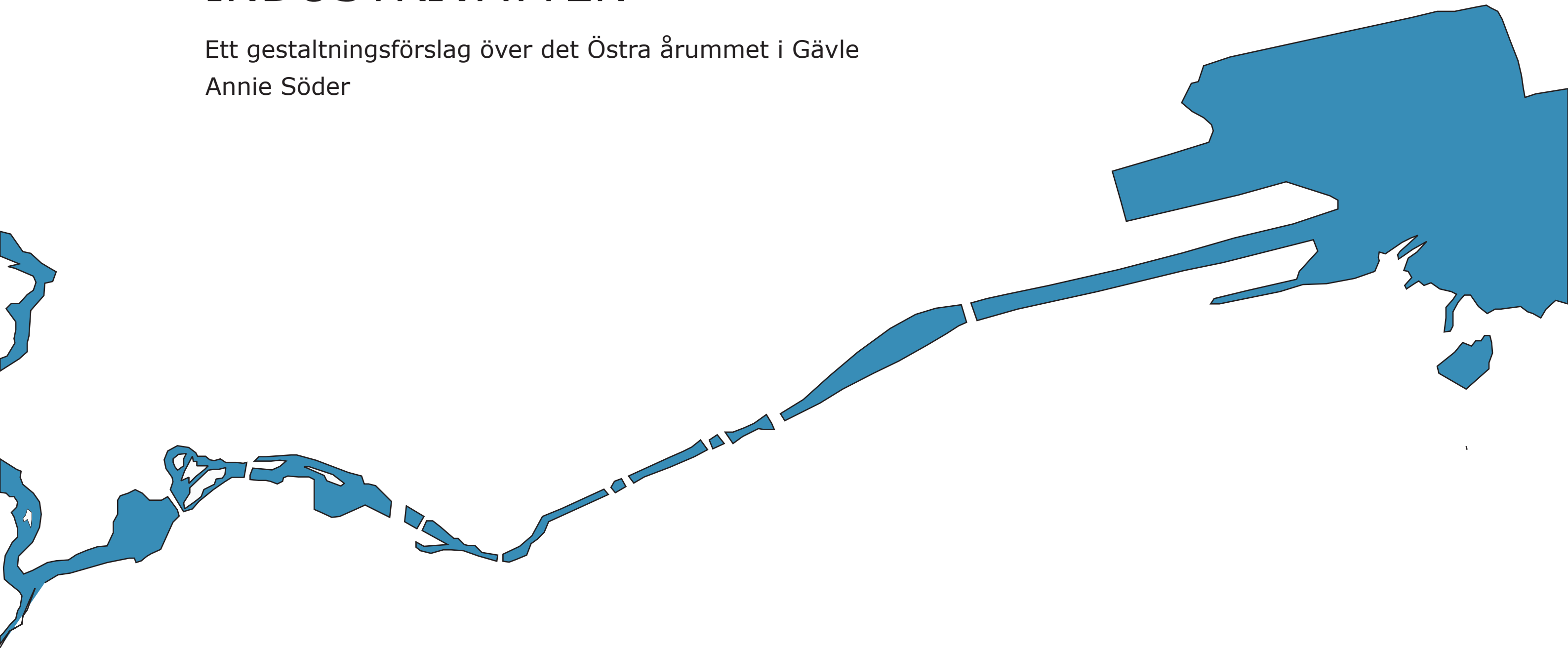


INDUSTRIVATTEN

Ett gestaltningsförslag över det Östra årummet i Gävle

Annie Söder



Kandidatarbeten vid institutionen för stad och land vt 2008
EX0282 Kandidatarbete i landskapsarkitektur på landskapsarkitektprogrammet
© Annie Söder
Title in english: Industrial water
Handledare: Lena Dübeck, institutionen för stad och land
Examinator: Rolf Johansson, institutionen för stad och land
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning 3

Inledning.....4

Historik - Hamnstaden Gefle 5

Historik - Branden 6

Stadsanalys - Stadskärnan Gävle 7

Stadsanalys - Rörelsemönster8

Kommunens visioner.....9

Försättsblad Gestaltningförslag.....10

Platsanalys - Östra årummet.....11

Platsanalys - SWOT.....12

Platsanalys - Rummen..... 13

Strukturer som har påverkat förslaget.....14

Inspiration till förslaget.....15

Illustrationsplan - Östra årummet.....16

Illustrationsplan - Östra årummet.....17

Illustrationsplan - Området kring Limöbåten.....18

Illustrationsplan - Området bakom Tibnor..... 19

Illustrationsplan - Södra hamnudden..... 20

Växtlighet..... 21

Reflektioner.....22

Källförteckning.....23

INLEDNING

På senare år har man satsat mycket pengar på att Gävle inte bara ska vara en kuststad utan att den även ska kännas vattennära, ett kriterium som staden tyvärr inte uppfyller i dagens läge...

Syftet med arbetet är att bidra till en ökad tillgänglighet och därmed även användning av Gävles centrumnära kustremsor genom en omgestaltning av det Östra årummet. Målet är att ge inspiration till en förändring av det Östra årummet från att vara industridominerat till att öppnas upp för allmänheten i fråga om sociala rum och transportmöjligheter i attraktiva miljöer. Det östra årummet bör bli en förlängning av Gävles mycket populära årum som börjar i väst i Kungsbäck och senare rinner genom Boulognerskogen, Stadsträdgården och stadens centrala delar. Årummet bör fungera som ett promenad- och cykelstråk ut mot det lilla kulturcentrat som håller på att utvecklas i Gasklockeområdet. Målet är även att stråket ska bli en förlängning av de viktiga gröna kilarna som skär igenom staden.

Idag utgörs området av ett flertal stora industrier och mindre verksamheter, många med varvsanknytning. Området är mycket fragmenterat och svårframkomligt. Hayskontakten på platsen är ringa eller obefintlig. Stora delar av området är helt avstängt för allmänheten på grund av privatägd mark med instängslade områden. Transport genom området är svår. Cykelväg finns i anslutning till en större bilväg längs Södra Skeppsbron.

Mycket av inspirationen och kunskapen som arbetet grundats på är hämtat från själva området. Dels från dess nutida utseende i form av analyser gjorda av platsen samt historiska litteraturstudier. Den historiska litteraturen som jag läst är främst utgiven av Gävle kommun och är på grund av detta troligtvis färgad av kommunens sätt att se på Gävle som stad. Jag har medvetet lagt tyngdpunkten på Gävles historia som hamnstad med dess industrier och varvsverksamhet. I detta ligger det en risk att jag förbisett andra viktiga skeden i historien.

I de historiska studierna har 1900-talet till mångt och mycket fått representeras av av det dagliga läget, då de flesta verksamheter från denna tid står kvar än idag. Det är lätt hänt att historia bara förknippas med äldre tider och antika händelser. Man måste dock komma ihåg att även gårdagen är historia. Jag har försökt ha detta i åtanke när jag har jobbat med området. Tyvärr så har jag personligen svårt att se den historiska betydelsen i mycket av 1900-talets stadsbyggnad. Det är till exempel lätt att avfärda en byggnad från mitten av 1900-talet som oattraktiv och mindre värdefull på grund av att den ej är tillräckligt gammal för att värdesättas historiskt och ej tillräckligt ny för att kännas modern och fräsch.

Mina muntliga kontakter har varit en stor källa till inspiration och kunskap om området. Det är svårt att inte låta sig påverkas av andras tankar och ideér och jag är övertygad om att jag inte hade kommit till samma slutprodukt om jag bara jobbat utifrån mig själv. Jag har begränsat mina muntliga källor till lärare på skolan, kommunanställda och privatanställda inom arkitektbranschen. Detta innebär att allmänhetens viljor gått förlorade. Givetvis borde jag i mån om tid även ha hört med alla aktörer inom området och fått deras syn på hur området borde utnyttjas i framtiden för att kunna tillgodose så många viljor som möjligt.

Det bör tilläggas att arbetet startade i att jag uppmärksammade en önskan ifrån kommunens sida att en utveckling inom det berörda området skulle ske. Det är då naturligt att deras önskningar om hur området borde användas har följts till stor grad inom mitt arbete.

HISTORIK - HAMNSTADEN GEFLE

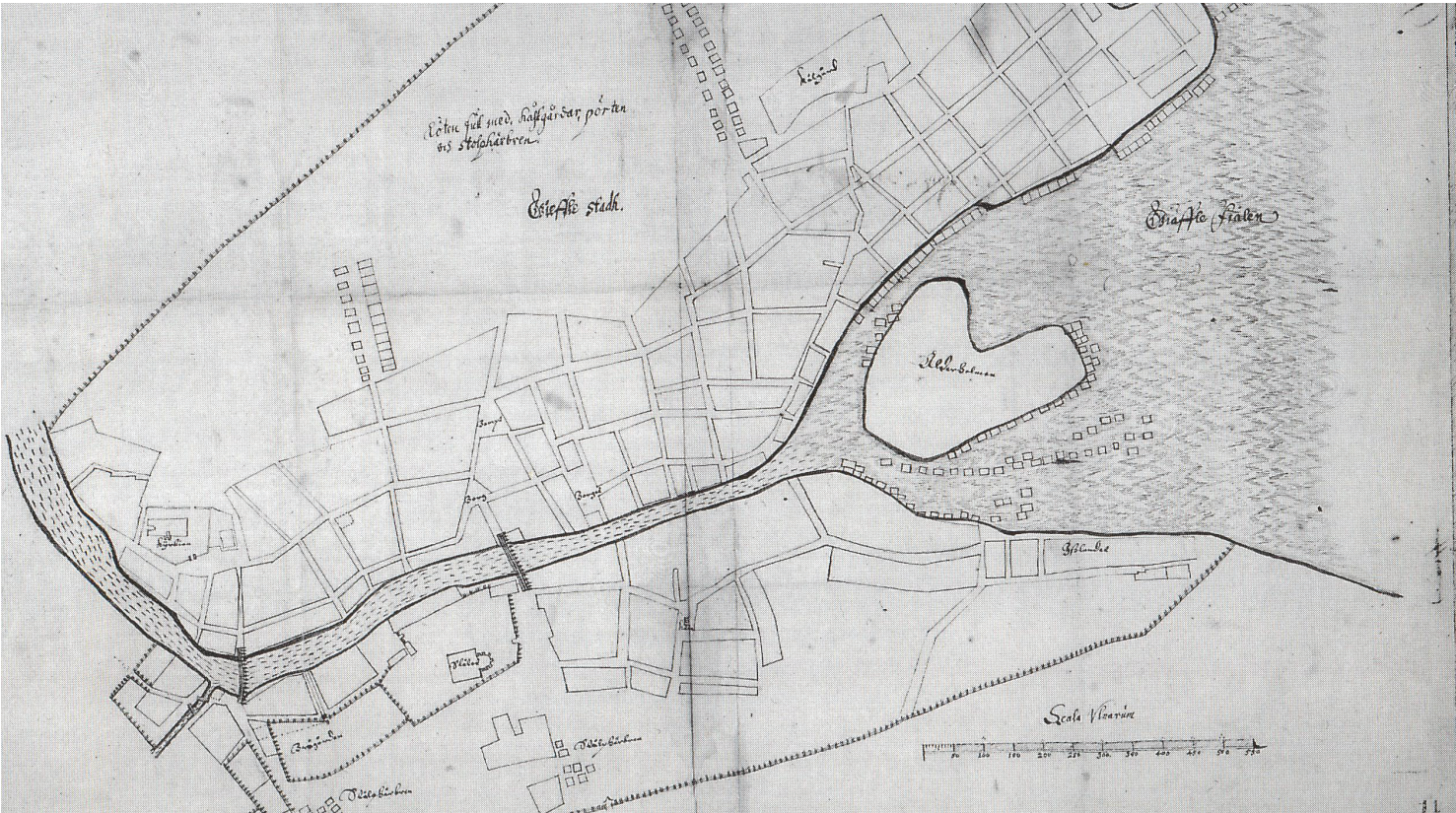
Gävle ligger vid Ostkusten ca 18 mil norr om Stockholm. Gävle har en befolkning på strax under 100 000 människor på en yta av cirka 1603 km2 . Av de bor ca 68 000 i tätorten (www.gavle.mullinutt.com)

Gävle har lämningar från en boplats inte mindre än ca 3200 f. Kr. Bosättningen låg på den tiden vid vattnet men hittas nu ca 45 m över havet på grund av landhöjningen (Sterners 1999, Edbom 1968)

På 500-talet fanns det i Gävle ett brant strandparti benämnt gavlarna. Genom gavlarna rann det en å som därav fick namnet Galvion (Gavleån) med betydelsen ’ån som rinner genom gavlarna’. Gavlion antog namnet Gävla som gav upphov till namnet på bosättningen som kom att byggas upp kring den under 1400-talet. Gävle skrevs på den tiden som ’Gäfle, Gäffla eller Gäfla’ (Sterners 1999)

Gävle blev under 1300 och 1400-talet en knutpunkt där vägar från söder, väster och norr möttes. Gävle växte under denna tid sig större och blev en viktig fiske- och handelsby. Det dröjde dock till år 1446 innan Gävle utropades till stad av konung Kristoffer. (Sterners 1999)

Under 1500-talet blomstrade Gävle på grund av sin export av järn, men även av varor som koppar och skinn. Bergshanteringen blev en viktig del och det byggdes i Gästrikland många hyttor. Varorna skeppades ut från hamnen, som på den tiden låg i jämnhöjd med slottet, främst till Hansestäderna Danzig och Lübeck. Gävles invånarantal hade under denna tid hunnit växa till ca 2000 personer och staden låg på andra plats efter Stockholm i fråga om sjöfart. Gävle hade på den här tiden inte mindre än tre hamnar på södra sidan om ån (Sterners 1999)



Den första kartan av Gävle. Ritad ca 1630. Ursprung okänt
Carlestam, ...och staden reser sig ur havet 1996:37

När landhöjningen fortsatte på 1700-talet började det bli ett problem för större båtar att ta sig in till hamnen vid slottet. Detta är troligtvis anledningen till att hamnen år 1708 flyttades från slottet ut till Alderholmen. Varvet lades på den västra delen där Sjömanskyrkan idag står belägen. I samband med flytten anlades på Alderholmen även en ny järnvåg. Det rådde en klar högkonjunktur inom järnhandeln ända in på 1750-talet då den svenska valutan minskade i värde i samband med det pommerska kriget.

1754 byggdes kring hamnen kajer av sten på grund av att jord rasade ner från stränderna vid landhöjning. Man byggde även bryggor som sträckte sig över ån, så kallade skeppsbroar. Ännu idag heter broarna på platsen Norra respektive Södra Skeppsbron. 1780 anlade man det Södra varvet på den västra

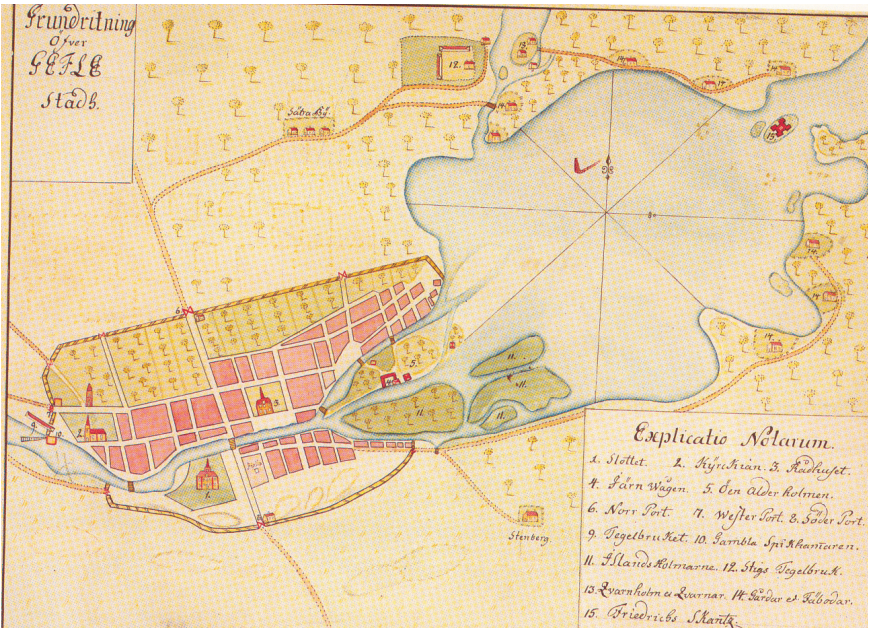
av de två Islandsöarna som hade bildats när landet steg upp ur havet. Under 1790-talet gjordes de första försöken att göra Gävle till den perfekta rutstaden. Stadsingenjör Lars Kierrulf ritningar blev dock bara delvis förverkligade och stora delar av gamla Gefle förblev orört (Sterners 1999)

1800-talet kom att bli mycket lyckosamt för Gävle som stad. Varvsindustrin fortsatte att öka och nådde sitt klimax kring 1850. Gävle var på den tiden en av landets främsta industri- och handelsstäder.

Det industriella genombrottet kom tidigt till Gävle i samband med att Gefle-Dala Jernväg byggdes 1859. Industrialismen fick företräde framför fiskestaden. Detta yttrade sig i att järnvägen drog rakt igenom den gamla fiskarstan på södra sidan om ån och de boende på platsen fick bolmande ånglok som sina grannar. En våg av industrier kom att nyetablera sig på Brynäs. Bland dem Korsnäs hyvleri (1879), Ahlgrens Tekniska fabrik (som senare kom att bli Malaco Leaf), Gevalia och Gefle Varfs AB. Även flera varv anlades under 1800-talet. Bland annat Bång och Brodin, beläget på brynäsudden (dagens Gävle varv), Bomhus Varfs AB i Fliskär samt ett ute på norra Näringen. Brodin byggde ute på Brynäsudden år 1869 Briggen Gerda som kom att bli ett museiskepp mellan åren 1936-1950 innan det vanvårdades och sprängdes 1959 (Sterners 1999,



Grundritning öfver Gefle stad 1738-1760
Gävle med sina stadsstaket och åtta stadsportar
Carlestam, ...och staden reser sig ur havet 1996:51

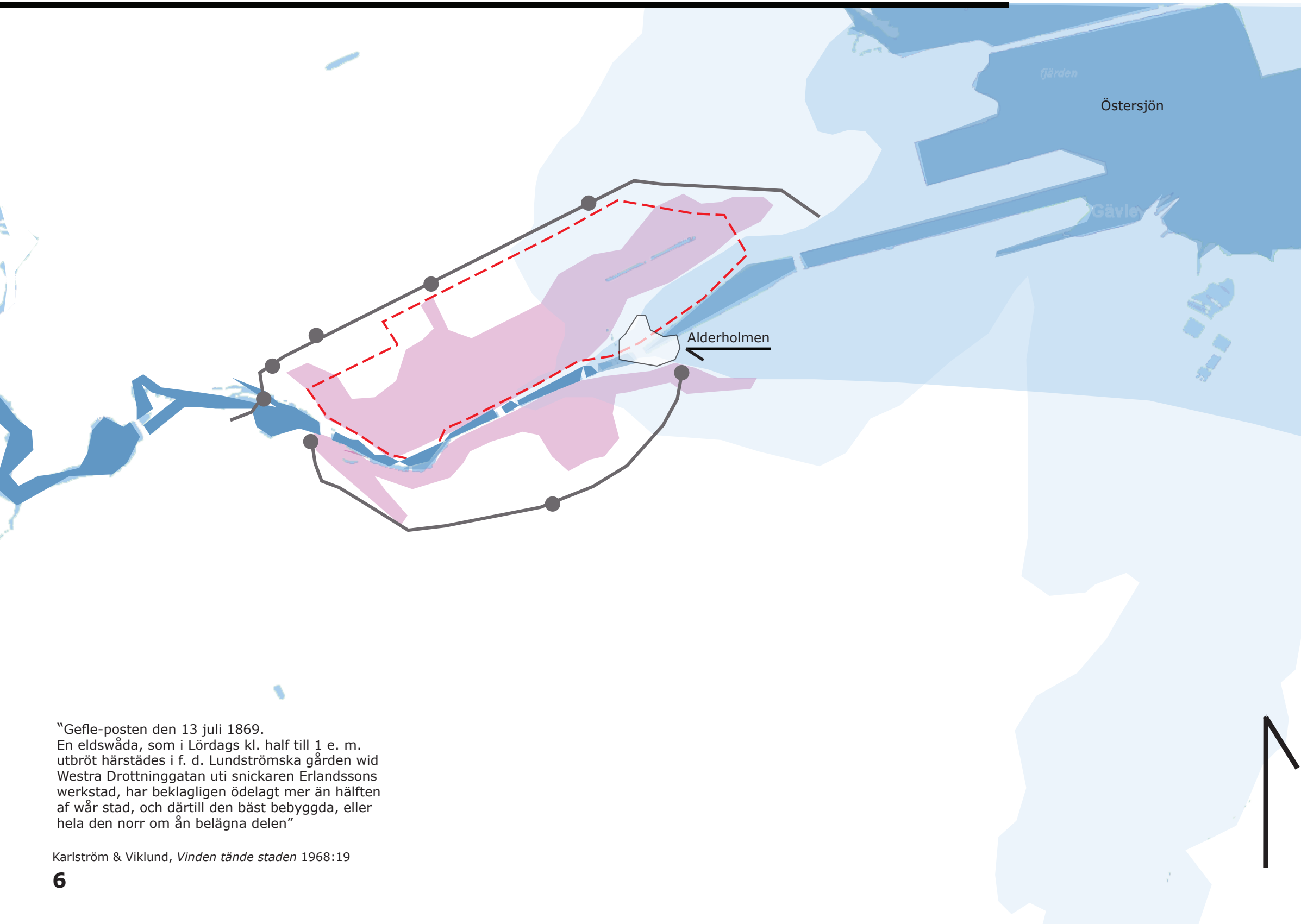


Grundritning över Gävle stad Lars Kierrulf 1792
Carlestam, ...och staden reser sig ur havet 1996:59

HISTORIK - BRANDEN

Branden som drabbade Gävle stad 1869 var en av de mest fruktansvärda olyckor som någonsin drabbat en svensk stad. Inte mindre än 530 hus brann ner och gjorde över 8000 människor bostadslösa. Efter branden så lade Överste Nils Ericson fram en ny stadsplan och man påbörjade ett intensivt byggande. Trots den ödesdigra branden byggde man mycket i trä, bland annat de stora offentliga byggnaderna Folkets hus samt järnvägsstationen. Många esplanader anlades för att hålla staden öppen och ljus och minska brandrisken. Även vid detta tillfälle gjordes ett försök att göra det centrala Gävle till ett schackrutemönster med stadsarkitekt E A Hedin och stadsingenjören L Almegren i täten. Detta slutade dock som vid tidigare försök och den gamla bostadsområdet söder om ån förblev orört. De gamla delarna av Gävle är idag ytterst efterfrågade bostadsområden och en av Gävles stoltheter.

Efter det att det stora hamnområdet hade brunnit ner så beslutade man sig för att lägga hamnen ute vid Fredriksskans. Den nya hamnen invigdes år 1905. År 1957 fick den nya hamnen helt ta över och man byggde ut Fredriksskans med Granuddeterminalen. Under 1990 så byggdes den omtalade Alderholmsbron som helt kom att utestänga större sjöfart in till Gävles ursprungliga hamn. (Karlström & Viklund 1968)



”Gefle-posten den 13 juli 1869.
En eldswåda, som i Lördags kl. half till 1 e. m.
utbröt härstädes i f. d. Lundströmska gården wid
Westra Drottninggatan uti snickaren Erlandssons
werkstad, har beklagligen ödelagt mer än hälften
af vår stad, och därtill den bäst bebyggda, eller
hela den norr om ån belägna delen”

Karlström & Viklund, *Vinden tände staden* 1968:19

- Vattengräns år 1446
- Vattengräns år 1630
- Vattengräns idag
- Gävles utbredning år 1630
- Gävle med dess stadsstaket och stadsportar
- Brandens utbredning år 1869

Trots närheten till vattnet har Gävle kommit att expandera på mark söder och norr om stadskärnan. De stora industriområdena ligger som en tydlig barriär mellan Gävleborna och havet. Även de gröna kilarna stoppas delvis upp av dessa industrier. Grönskan i stadens centrum är sparsmakad där stommen utgörs av esplanaden som sträcker sig genom city i nord/sydlig riktning. De sociala rummen är viktiga för Gävleborna. Utomhuskulturen är stark i Gävle speciellt sommartid då caféer och grönytor är fulla av människor. Tyvärr så består de flesta sociala rum av hårdgjorda ytor och de som vill åtnjuta gräs under fötterna får ta sig ut till utkanten av city och sätta sig i Boulognerskogen och stadsträdgården. Denna sammansatta park är viktig för stadsbilden och en plats där Gävleborna tillåts komma nära den annars rätt otillgängliga Gävleån.



STADSANALYS - RÖRELSEMÖNSTER

Den lilla kompakta centrumkärnan i Gävle är trots sin storlek full av liv och rörelse. Det finns goda kommunikationer till och från centrum från de olika stadsdelarna. Gång och cykelmöjligheterna är på de flesta ställen goda. Den centralt belägna järnvägsstationen bidrar till en levande stad. Hela city är öppet för biltrafik men upplevs inte för den delen bildominerat. De flesta noder och landmärken i staden är belägna i och kring centrum med undantag för ett fåtal utmed kusten.



Gävle Konserthus ritat av arkitekt Bo Karlberg har en vacker fasad klädd i blank djupblå klinker. Från restaurangen riktas två stora burspråk ut mot Gavleån och Stads-trädgården.
http://www.gavlesymfoniorkester.se/gk_om_konserthus_konserthuset.php



Vasaskolan har anor från 1557 då det var en prästskola. Skolan sägs vara Sveriges äldsta gymnasieskola.
<http://sv.wikipedia.org/wiki/>



Sjömanskyrkan byggdes 1891 och har sedan dess huserat både sjömän, bibliotek, kommunala tjänstemän, Folkteatern och de senaste 20 åren kallats för Musikhuset. I de gamla smårummen där sjömännen förr kunde sova ut, repar idag lokala band.
<http://www.musikhuset.nu/>



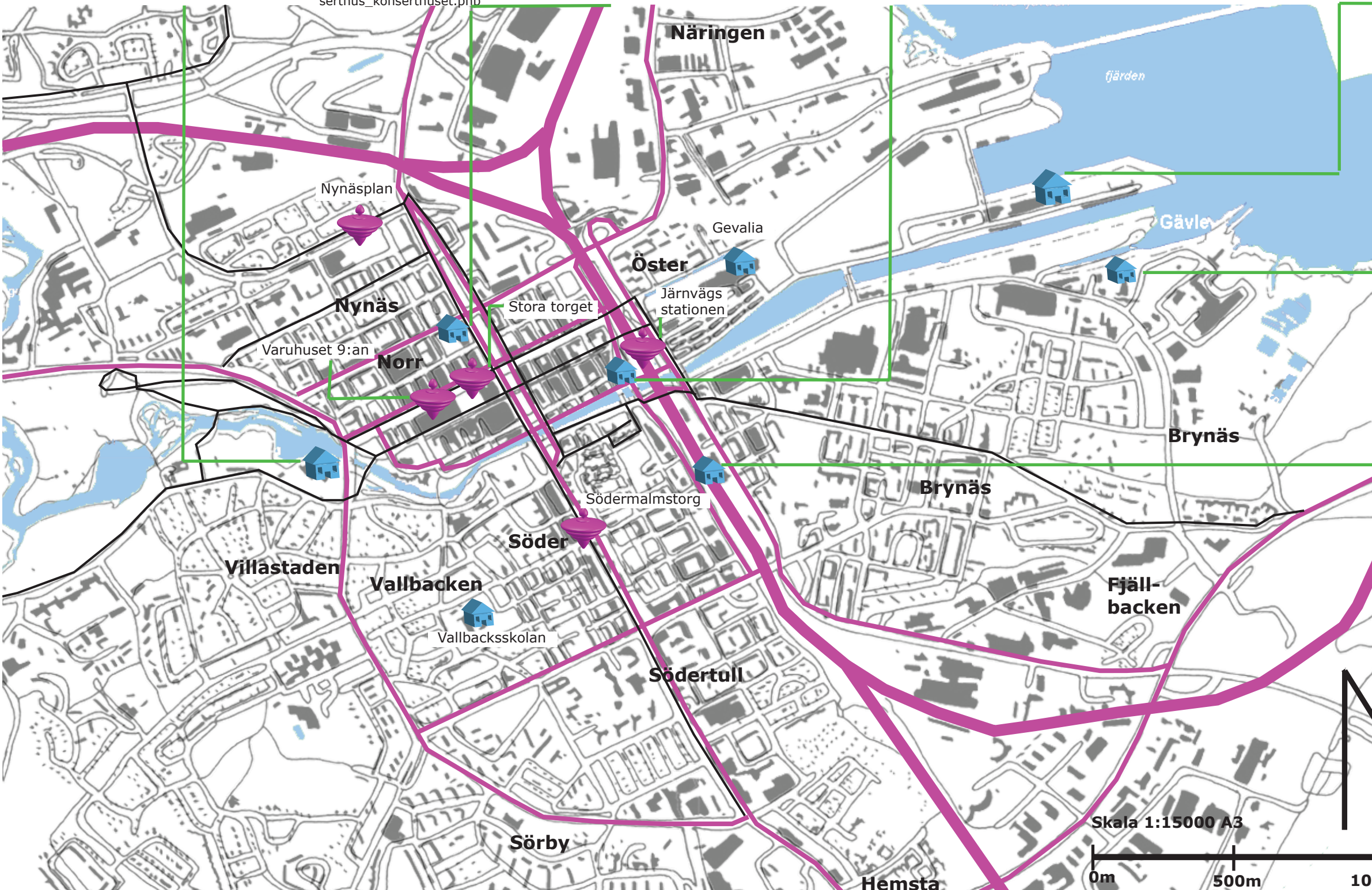
Silon ute på Norra Hamnpiren/Hucken. Ett viktigt landmärke för sjöfarare utanför Gävle.



Gasklockorna. Här den större av de två som tillhörde gasverket. Klockan uppfördes 1916. Idag bedrivs här bland annat teater.
<http://www.gavle.se/gasklockorna/Default.htm>



Maxim/Södra station uppfördes 1925-1926 i samband med utbyggnaden av ostkustbanans och ritades av stadsarkitekten Gunnar Wetterling. Namnet Maxim kommer från att byggnaden under lång tid användes som ett dansställe vid namn Maxim. Byggnaden är sedan 1986 skyddad som byggnadsminne.
<http://www.gavle.se/gavlecentral/introhtml/historik.htm>



- Järnväg
- Bil- och busstråk
- Gång- och cykelstråk
- Landmärken
- Noder

Skala 1:15000 A3

0m 500m 1000m

KOMMUNENS VISIONER

I översiktsplanen för Gävle kommun (2007) läses "I framtiden kommer Gävle att präglas av social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I det framtida Gävle är havet, åarna och grönskan tydliga och lättillgängliga inslag i Gävles stadsmiljö, vilket stärker stadens attraktivitet för såväl gävlebor som besökare"

Området kring Alderholmen är idag en outnyttjad vattennära pärla. Detta har på senare år uppmärksammats och kommunen har nu tagit till krafttag i området. Ett bostadsområde har börjat byggas på den norra sidan av ån, det har framtagits ett program till detaljplan över magasinsområdet samt att gasklocksområdet är på väg att få en omgestaltad utemiljö (Moscocco, WSP 2008-04-14) Trots allt detta saknas den viktiga länken mellan dessa områden och stadskärnan som bara ligger knappa kilometern bort. Den viktiga vattennära känslan uteblir då stora industrier skymmer utsikten samt skapar svårigheter i tillgänglighet. Gävle kommun är inte blinda för dessa problem utan skriver i översiktsplanen (2007) "Södra skeppsbron sträcker sig längs med Gavleån från järnvägsbron mot Södra Hamnpiren. Kajen utvecklas som en förlängning av Å-rummets rekreativstråk och förbinder staden med Limöbåten, Gasklockorna och Briggen Gerda. Längs stråket skapas nya aktiviteter, så som gästhamn, platser för fiske, restauranger och sittplatser i marin miljö" Om Varvsområdet skrivs även.

"Ett promenadstråk från centrum mot T-udden skulle öka tillgängligheten till området, och kunna erbjuda mötesplatser med havskontakt och båtliv där rekreation och friskvård i naturmiljö blandas med kulturmiljö och kulturaktiviteter. Detta utvecklas till en trevlig och vacker miljö som förstärker Gävles identitet som hamnstad"

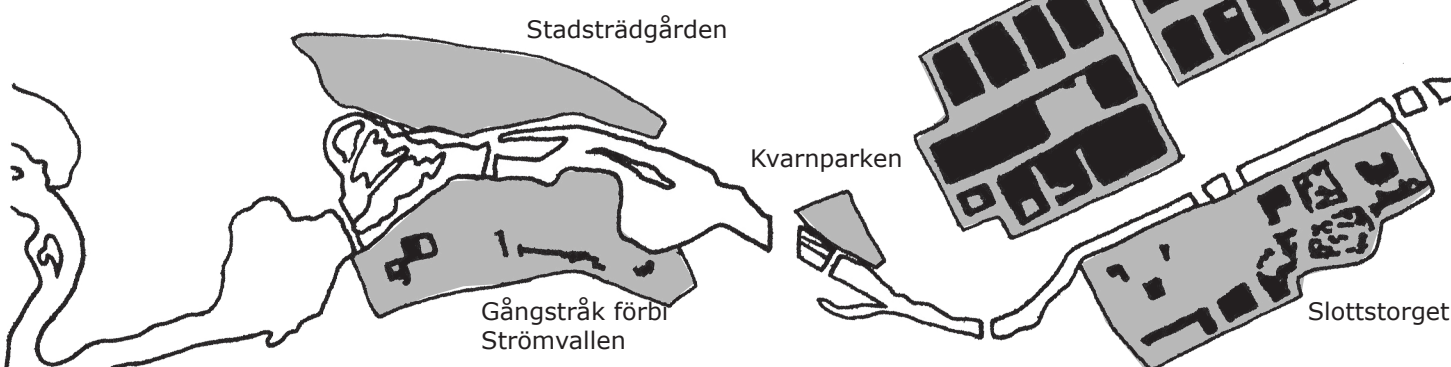


Årummet längs Gavleån

Årummet längs Gavleån

Nygatan

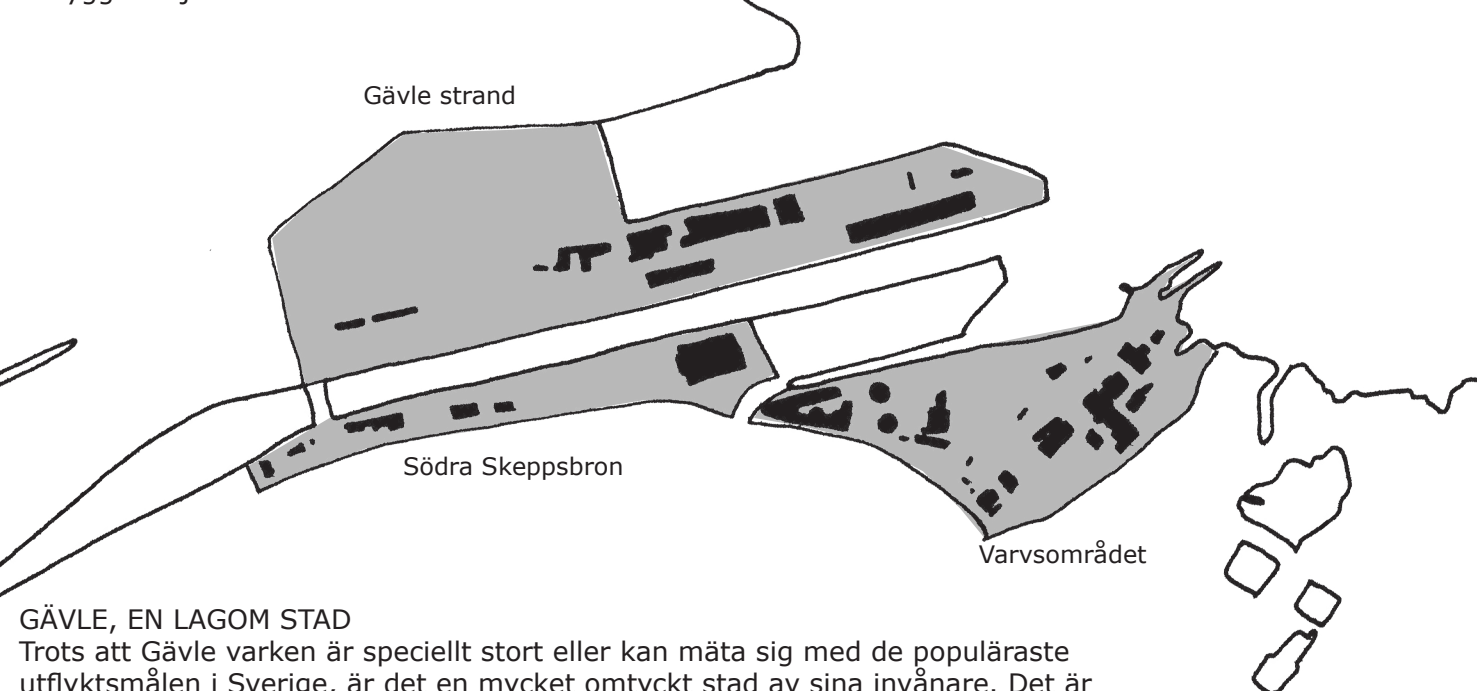
UTVECKLINGSSOMRÅDEN I GÄVLE



Trots att detta är skrivet finns idag inga klartecken för en omgestaltning av området söder om Gavleån (Edling, Tekniska kontoret 2008-04-3) Området ligger för tillfället under utredning bland elva andra områden inom staden inom vilka man önskar en förändring. Det är oklart vilka av områdena som i slutskedet blir utvalda för vidare utveckling säger Marie Edling på Tekniska kontoret i Gävle.

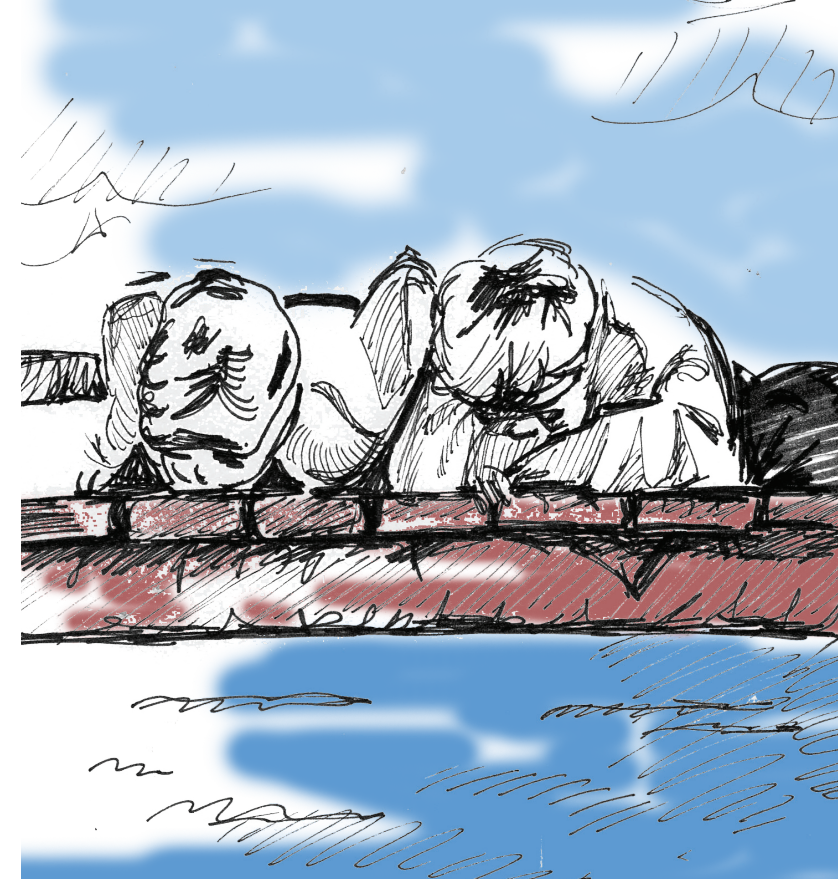
Jag anser att detta område är ett av de viktigaste för fortsatt utveckling. I översiktsplanen skrivs det mycket om vikten i att Å-rummet ska sätta sin prägel på staden och hur viktigt det är att förstärka den vattennära känslan. Kajmiljön utmed Södra skeppsbron har idag stora förutsättningar för att bilda ett vackert promenadstråk ut mot T-udden och de viktiga kulturmiljöerna som ligger belägna där. I och med nybygget på den norra delen om ån, Gävle strand, är det extra viktigt att även den södra delen hänger med i utvecklingen och redan från början blir en del av den nya marina miljön. Detta för att undvika ett fragmenterat landskap och istället främja rörelsen till området, och även inom de olika delarna av området.

Belägg för att detta område ska bli ett utvecklingsområde är lätt att hitta. I avsnittet om Gävles grönsstruktur (Förslag till ÖP Gävle stad 2007) skrivs. "Å-rummet i Gavleån och Testeboån bör utvecklas med broar, gångvägar och fler aktiviteter och verksamheter som möjliggör vattenkontakt. Havskontakt genom utsiktspunkter, bad, båtplatser, stigar, parker och kajer måste skapas framförallt på Alderholmen och Gasklockområdet ut mot T-udden..." Inom de regionala miljömålen (Förslag till ÖP Gävle stad 2007) skrivs det mycket om vikten av "Levande sjöar och vattendrag, hav i balans samt levande kust och skärgård och god bebyggd miljö"



GÄVLE, EN LAGOM STAD

Trots att Gävle varken är speciellt stort eller kan mäta sig med de populäraste utflyktsmålen i Sverige, är det en mycket omtyckt stad av sina invånare. Det är just "lagomheten" som gör den så omtyckt. Den är mysig som en småstad men ger ett intryck av att vara en storstad i fråga om det breda utbudet av vacker natur, caféer och resaturanger samt evenemang. Det är lagoma avstånd överallt. Man kan ta sig runt med cykel utan några större problem. Det är så pass litet att barnen kan känna sig trygga, men inte så pass litet att man känner alla, som ute på landsbygden. Det är också nära till större städer som Uppsala och Stockholm (9252 tankar om Gävle, 2007)

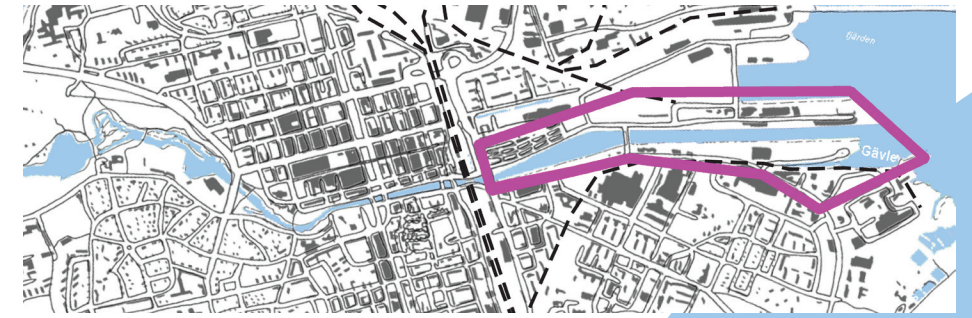


GESTALTNINGSFÖRSLAG

Industrivatten

PLATSANALYS - ÖSTRA ÅRUMMET

Vid Gavleås utlopp mot havet hittar vi stadsdelarna Öster och Brynäs. Idag är området till stor del industrimark med bristfällig vägstruktur och dåligt utnyttjande av det vackra läget. Inom området hittar vi många platser och byggnader som är viktiga för Gävles identitet. Det är viktigt att dessa får ta det utrymme som de förtjänar och att man tar till vara på de styrkor som området har istället för att fokusera på det som är dåligt. Genom att hitta målpunkter inom området kan det lättare kartläggas var det behövs en utveckling av vägnät och nya gångstråk.

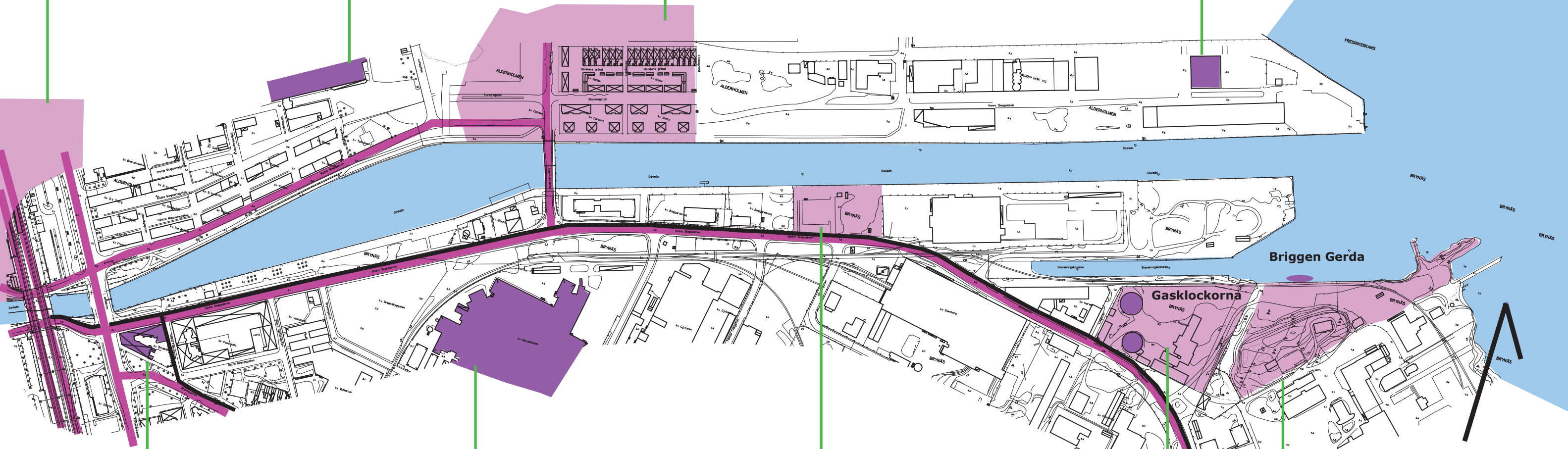


Gävle city ligger i anknäring till områdets Västra delar. Här finns förutom handel och caféer/restauranger, vackra promenadstråk längs årummet och goda transportmöjligheter i form av buss och tåg.

Gevalia har inte bara skapat Gävle ett namn inom varumarknaden utan sprider även en trivsamt doft kring sig av nyrostat kaffe om vinden ligger åt rätt håll.

Gävle Strand har blivit och kommer att bli en ny bostad för många människor. Det är viktigt att goda förbindelser finns mellan city och den nya stadsdelen men även mellan Gävle Strand och övriga stadsdelar.

Silon är viktig för Gävles siluett utåt mot havet. En belysning nattetid skulle kunna förstärka dess karaktär och skapa en trevligare atmosfär i området. Den skulle även få en funktion som fyr för de sjöfarande.



Dalapalatset är en byggnad med mycket karaktär. Dess kropp i form av en ringmur upptar nästan ett helt kvarter och innefattar både bostäder, kontor och handel.

Malaco Leaf är en stor byggnad med produkter som Ahlgrens bilar och Läkerol vilka sätter Gävle på kartan.

Limöbåten = Gävles biljett till skärgården. Hit kommer många invånare och turister för att åka ut till den lilla semesterön Limön för att sola och bada sommardag.

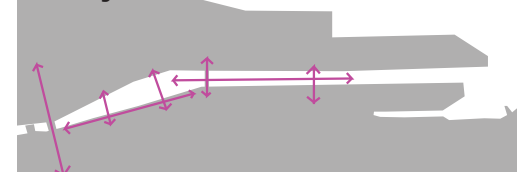
Gasklockornas verksamhet bara växer och växer. De har gått från att vara ett gasverk till att innefatta teater och minder evenemang. Nu planerar kommunen en stor scen som ska svälja större artister och folkmassor (Moscosco, 2008-04-4)

Briggen Gerda området är inte bara ett turistmål för båtintresserade. Området ligger i nära anslutning till vacker natur och havsutsikt i form av T-udden med omnejd.

Skala 1:5000 A3



Siktlinjer



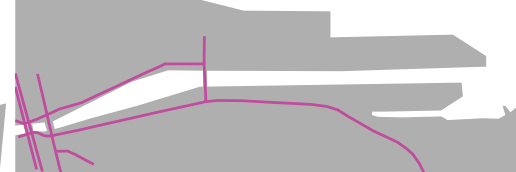
Sikten är god i de västra delarna. I öster begränsas sikten av stängsel och byggnader. Tydligare siktlinjer mot havet önskas.

Grönstruktur



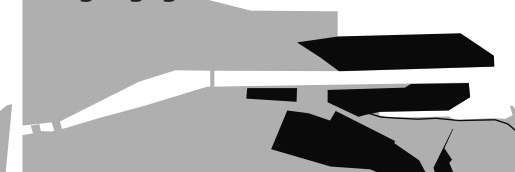
Grönytor saknas till stor del i området som gränsar mot havet. Ett blivande grönstråk längs med Gavleån bör utredas.

Rörelsemönster



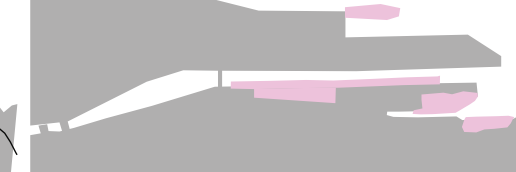
Rörelsen ut mot havet är lågfrekvent på grund av brister i vägnätet. Nya transportmöjligheter bör främja rörelsen ut mot målpunkterna i området

Otillgängligt



Många ytor ute vid havet är privata och svårframkomliga. Området bör öppnas för allmänheten så att det kan utnyttjas i en betydligt högre grad än idag.

Hamn



Småbåtstrafiken har pga broar blivit begränsad till ytterområdena av Gavleån. Många av båtpatraser är gamla och dåligt rustade.

- Målpunkter
- Landmärken
- Bil och tåg trafik
- Gång- och cykelstråk

PLATSANALYS - SWOT

De Östra delarna av Gävleån är fulla av möjligheter och mycket viktiga områden i Gävles önskan att bli en vattennära stad (Förslag till ÖP Gävle stad 2007) Tyvärr dras området med en del problem. Det finns stora ytor med förorenad mark, främst på de havsnära partierna. Området är fullt av barriärer för såväl gående som bilister och båtförare. Trots detta har området stora potential att bli en vacker plats med goda miljöer för såväl Gävlebor som turister.

Magasinsområdet ger en stark identitet till platsen med sina karaktärsfulla fasader ut mot årummet. Området är riksintresse för kulturmiljö (Gävle ÖP 2007) Dock är området otryggt och mörkt nattetid. Tydligare rörelsestråk samt belysning är viktigt för ökad säkerhet.

Kajkanten är på sina ställen vacker och robust med sittplatser i marin miljö. Dock är närheten till vattnet bristande. I och med låg vattennivå känns vattnet långt borta och årummet blir kargt och svåränvänt. Fungerar idag främst som passage.

Gävle Strand började byggas år 2007 och nu arbetar man med en detaljplan för etapp 2. Området följer 2000-talets ideal med bostäder på övergiven industrimark, gärna i marin miljö (Gävle strand, www.gavlestrand.se)

Alderholmsbron byggdes under 1990 som en länk mellan Norra och Södra Skeppsbron. Bron har sedan dess främst setts som ett hinder för båtar att komma in i Gävle stad. Den har även anklagats för att vara anledningen till att stadens havskänsla sakta försvunnit. I och med Gävle Strand har bron fått en ökad användning.

Stängslen är många och svårforcerade. Framkomligheten utmed Södra Skeppsbron är mycket begränsad och skapar en irritation hos besökaren. Många instängslade utrymmen används som lagerupplag.

Norra hamnpiren är idag en plats full av stora byggnader utan direkt funktion. Många av de gamla industrierna är idag nerlagda och skapar en ruffig och gästvänlig miljö. Längst ute på piren stoltserar Silosen. Här planeras eventuellt fler bostäder inom projektet Gävle strand (Gävle strand, www.gavlestrand.se)

Gävleån är ett vackert inslag i staden. Tyvärr så agerar den också i många fall barriär för människorna på platsen. Vid ett nybygge ute på Norra hamnpiren bör ytterligare en bro överläggas.

Briggen Gerda/Gasklockeområdet har kommit att bli ett litet kulturcentra och ett viktigt turistmål i marin miljö. Området kring gasklockorna byggs 2008 om med en gestaltning av WSP. Området bibehåller sin industriella karaktär med inslag av nytt (Moscosco 2008-04-14) Briggen Gerda varvet har ett vackert läge ut mot Gävle skärgård som borde utnyttjas bättre med hjälp av tydligare rörelsestråk utmed vattnet och platser för umgänge.

LIC, Baggarevarvet och Tibnor ligger alla utmed Södra Skeppsbron och begränsar tillgängligheten mot årummet avsevärt. Tibnorkoncernen är Nordens ledande företag inom stål- och metallhandel och tillsammans med Baggarevarvet speglar verksamheterna en del av Gävles historia som hamnstad.

Östra årummet går utmed Gävleåns södra sida och är idag till stor del otillgänglig för gemene man. Området har stor potential att utvecklas till ett gröonstråk ut mot T-udden och Briggen Gerda. Ett promenadstråk/cykelväg önskas längs årummet, samt eventuell caféverksamhet. (Förslag till ÖP Gävle stad 2007)

Södra Skeppsvarvets Båtklubb upptar nästan hela Södra Hamnpiren. Området bör planeras bättre för ökad tillgänglighet bland besökande. Eventuell park på den vackra havsnära platsen?

Skala 1:5000 A3



Utvecklingsområden
Barriärer

STRENGTH

Havsnära
Öppna ytor
Många karaktärsfulla byggnader
Vacker utsikt
Spännande miljöer
Evengemang
Stadsnära
Goda dofter från havet och Gevalia

WEAKNESS

Alla stängsel på platsen
Många barriärer
Storskaligt, stora byggnader, stora rum
Svårt mikroklimat, hård vind och kallt
Skuggigt på många platser
Bildominerat
Närheten till reningsverket och andra industrier
Avskilt läge, många barriärer, svår framkomlighet
Alderholmsbron som stannar upp båttrafiken in till city
Ingen övergång mellan Södra och Norra hamnudden

OPPORTUNITIES

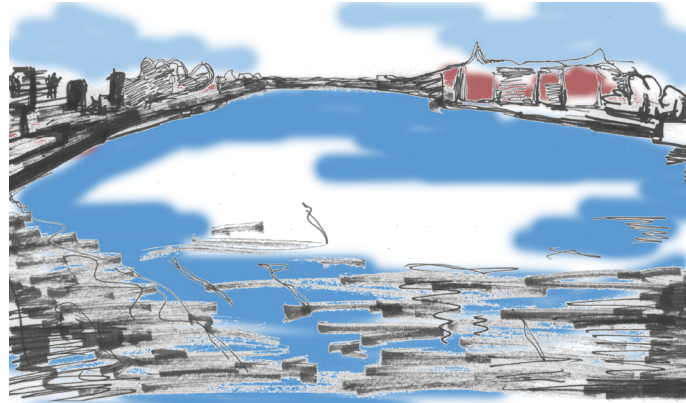
Oexploaterat, många ytor att utveckla
Stor potential till att bli vackert
Möjlighet till ytterligare bostäder
Möjlighet till ett ännu större kulturcentra
Potential till ett nytt betydande gröonstråk utmed årummet
Goda möjligheter till bättre förbindelser
Starka riktningar, möjlighet till fina riktlinjer inom området

THREAT

Osäkert och otryggt på många platser
Mörka utrymmen
Låg användningsfrekvens, speciellt öde nattetid
Förorenad mark efter industrier
Kommande expoatering, tex byggande av bostäder

PLATSANALYS - RUMMEN

Det är ett tydligt spel mellan öppna och slutna rum kring Gävleåns Östliga delar. På den norra kajen är en förändring i full gång i och med Gävle Strand men på den södra kajen utmed Södra Skeppsbron ligger man långt efter. Här möts man av en öde miljö med dålig tillgänglighet på grund av illa planerade byggnader, skrot och galler. Detta bidrar till att det en kilometer långa årummet ut mot Södra Hamnudden blir uppstyckat i ett flertal mörka små utrymmen med ringa funktion. En omgestaltning av stråket skulle inte bara skapa goda förutsättningar till ökad aktivitet och trivsel på platsen, utan även bidra till en rörelse ut mot kulturområdet Gasklockorna och Briggen Gerda.



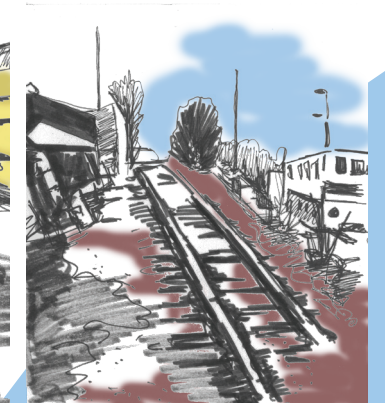
Utsikten från Alderholmsbron in mot Gävle. Öppet rum med tydliga avgränsningar på båda sidor. På båda sidor om ån finns goda förutsättningar till ett vackert årum.



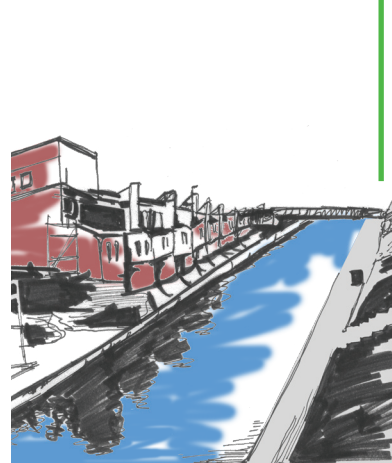
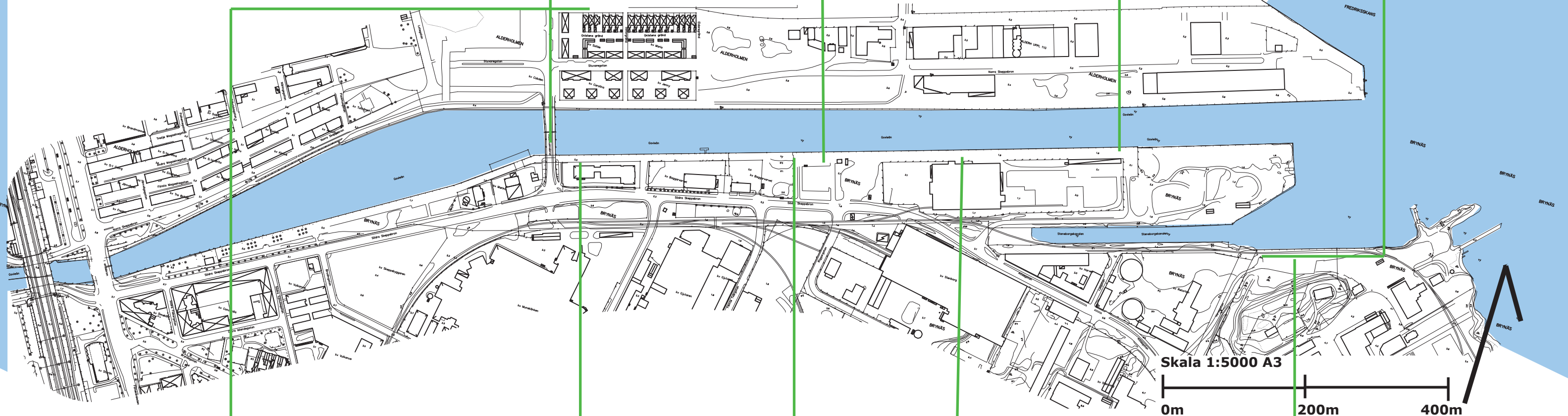
Limöbåtens anläggningsplats. Platsen är noga planerad till skillnad från resten av Södra Skeppsbron. Området utgör en trevlig oas utmed sträckan och bör utvecklas för vidare användning.



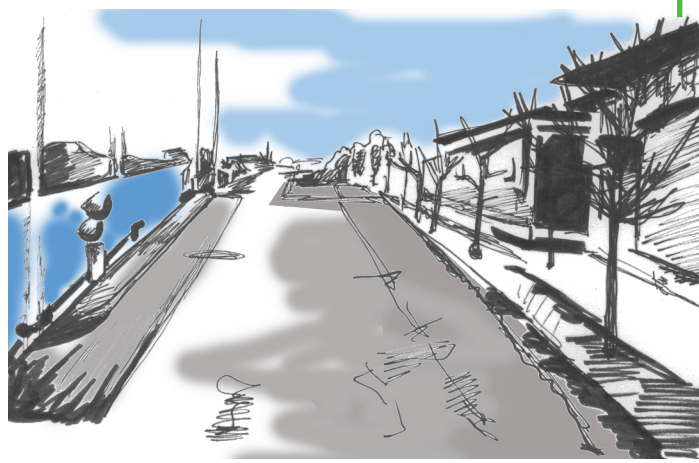
Här tar årummet abrupt slut i ett buskage och stängsel. Platsen känns övergiven och skräpig. Ingen passage finns till Södra Hamnudden.



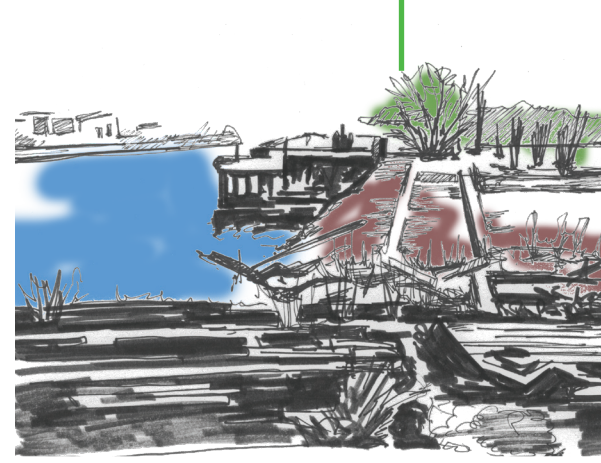
Det gamla järnvägsspåret utgör ett vackert inslag i den gamla industrimiljön. Tyvärr så begränsas det på många håll av stängsel.



Nya kanalen i bostadsområdet Gävle Strand. Öppen och klimatutsatt miljö med tydliga riktlinjer.



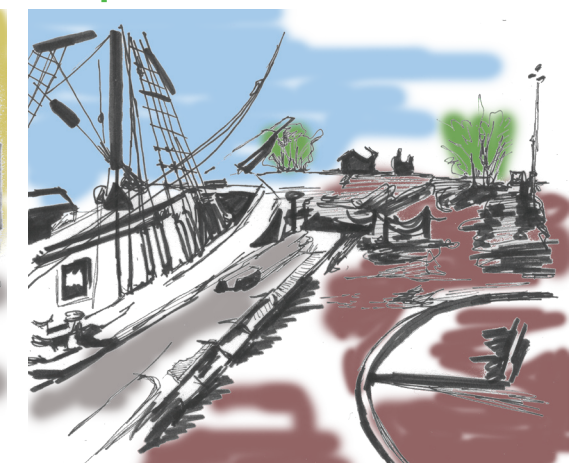
Passagen bakom LIC är en öde plats med ringa funktion. Goda förutsättningar för utveckling. Öppet rum med god sikt. Platsen används främst av personal på LIC.



Tydlig rumsavgränsning på grund av båtramp. På andra sidan skymtar Limöbåtsbryggan. Framkomligheten är svår. Platsen är full av gammalt skrot.



Bakom Tibnor är det mörkt och ogästvänligt. Det trånga rummet begränsas på sydliga sida av byggnader och galler samt på den nordliga av ån. Årummet används som gästhamn.



Till vänster skymtar turistmålet Briggen Gerda. Varvet fullt av skrot och upplevs som en arbetsplats. De besökande har ingen given plats i rummet. Det är svårt att hitta och ta sig till platsen.

STRUKTURER SOM HAR PÅVERKAT FÖRSLAGET

Ett ledord som jag jobbat utifrån lyder "Industry will not be replaced by a park, but industry becomes a park" (Latz & Partner, 2007). Jag har försökt tagit fasta på strukturer som idag finns på platsen och jobbat med att utveckla dem. Istället för att skövla området helt och börja om på nytt har jag försökt pussla in de befintliga verksamheterna i den nya gestaltningen.



BEFINTLIG SITUATION

Platsen används idag ytterst lite. Parkeringen brevid båtrampen står tom. Båtrampen är öppen för allmänheten



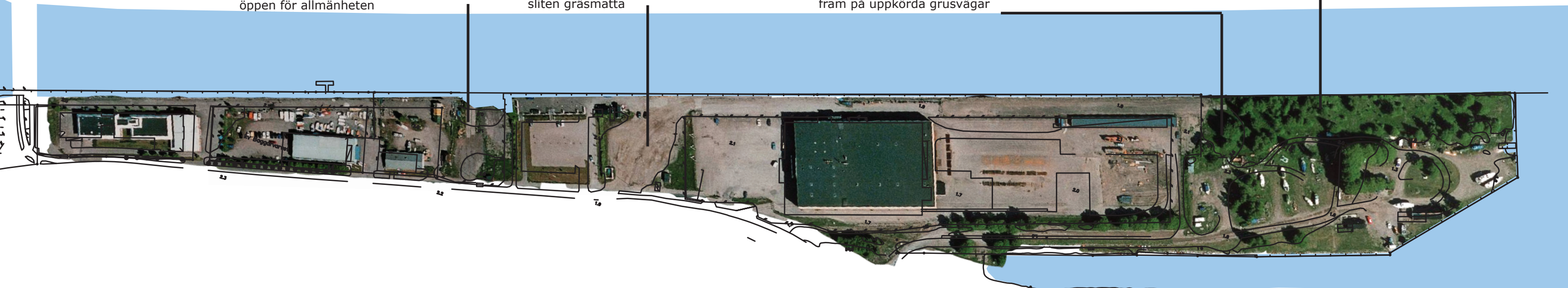
Den stor ytan väster om Tibnors entré är idag helt outnyttjad. En grusplan kantas av en sliten gräsmatta



Idag står båtarna uppställda under de träd som växer på udden. På udden tar man sig fram på uppkörda grusvägar



Växtligheten på udden är ljus och skir. Många fina ytor är helt otillgängliga

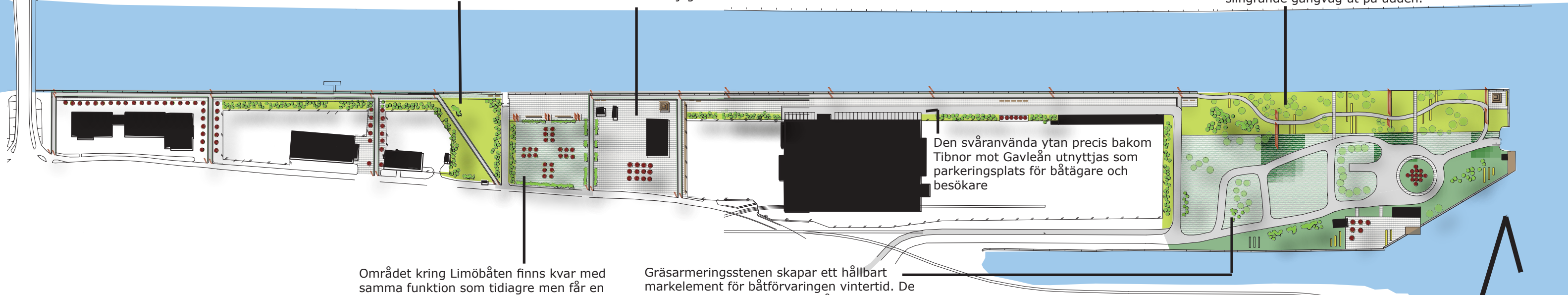


GESTALTNINGSFÖRSLAG

Platsen blir en grön passage. Rampen finns kvar men flyttas västerut

Den öppna ytan blir till en hårdgjord torgyta med möjlighet till caféverksamhet

Udden gallras sparsamt för att ge plats för en slingrande gångväg ut på udden.

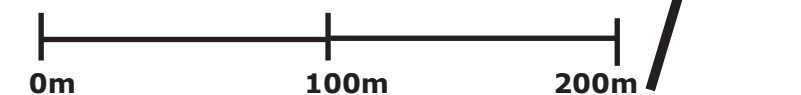


Området kring Limöbåten finns kvar med samma funktion som tidigare men får en upprustning i markmaterial och växter

Gräsarmeringsstenen skapar ett hållbart markelement för båtförvaringen vintertid. De vägar som idag kan skönjas på udden rustas upp och breddas. Träden står kvar som ett vackert tak över båtarna

Den svåransvända ytan precis bakom Tibnor mot Gavleån utnyttjas som parkeringsplats för båtägare och besökare

Skala 1:2500 A3



INSPIRATION TILL FÖRSLAGET

Mycket inspiration har hämtats från öde industriområden där naturen sakta men säkert håller på att ta över. Jag fascineras av naturens förmåga att tränga sig in de hårdaste miljöerna skapade av människan och de spännande kontraster som då bildas mellan vilt och ordnat.

Jag har funderat mycket över vad som anses vara fint och fult och var gränsen går mellan dessa två ytterligheter. Kan man skapa vackra miljöer i fula områden utan att egentligen göra så stora förändringar? Kan man exempelvis tillämpa vintage metoden även på landskap och inte bara på kläder? Varför köpa nytt när man har stora potential rakt framför näsan? Detta har inspirerat mig till att inte bara ta hänsyn till historien utan att bevara det befintliga på platsen och förvalta det efter största möjlighet.

En stor inspirationskälla är det skrot och skräp som finns på platsen idag. Det har inte bara styrt mitt materialval utan satt en prägel på hela min gestaltning, där skrotet får fortsätta vara en del av platsen. Skrotet får återkomma efter sträckan i form av konstinstallationer och rent praktiska element så som portaler samt sittplatser. Genom att samla och ge skrotet en funktion blir det en tillgång till området snarare än något som bör döljas.



Växtligheten slår sig fram genom den hårda asfalten



Nordöstra delen av udden. En slingrande grusväg leder fram till en sittplats med vacker utsikt



Stålskrotet har potential att bli både konstverk, grillplatser m.m

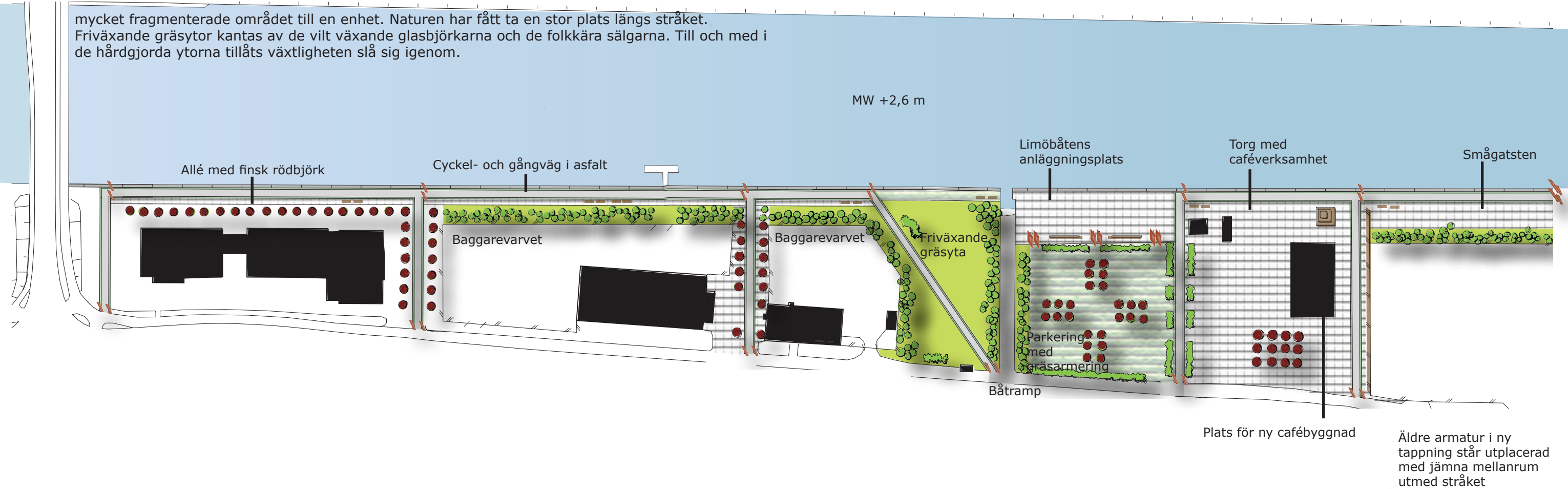
ILLUSTRATIONSPLAN ÖSTRA ÅRUMMET

Det knappt en kilometer långa årummet söder om Gävleån går från att vara en barriär mellan Gävleborna och kusten till att bli ett attraktivt årum med många möjligheter. Längs årummet färdas du säkert på en gång- och cykelväg utmed spännande miljöer. De befintliga målpunkterna i området, Gasklockorna och Briggen Gerda, får sällskap av bland annat ett vattennära torg, en grafittivägg och en vacker naturpark på den Södra hamnudden.

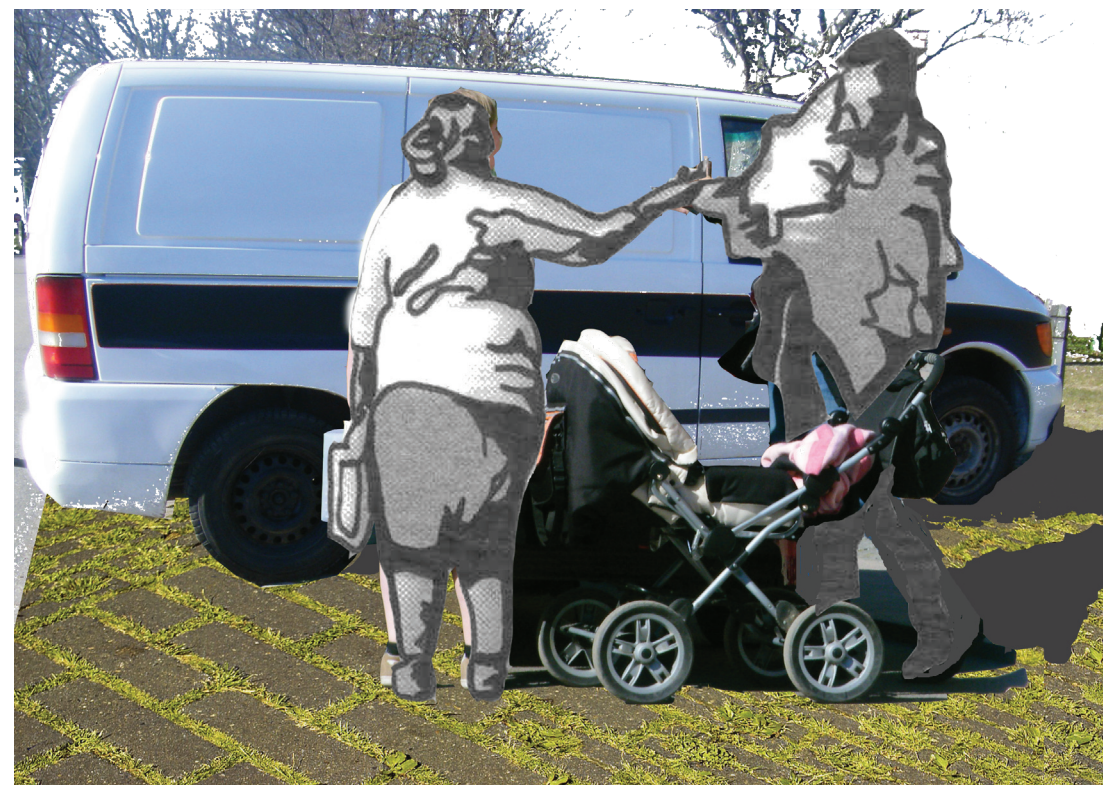
Historien präglar materialvalet utmed stråket. Stålelement är frekvent förekommande liksom smågatsten och detaljer i trä. Materialen är genomgående längs hela årummet vilket knyter samman det tidigare

mycket fragmenterade området till en enhet. Naturen har fått ta en stor plats längs stråket. Friväxande gräsytor kantas av de vilt växande glasbjörkarna och de folkkära sälarna. Till och med i de hårdgjorda ytorna tillåts växtligheten slå sig igenom.

- Nyplanterad finsk rödbjörk
- Nyplanterad glasbjörk och säl
- Befintligt, bevarat träd. Björk eller säl
- Nyplanterat litet rödvide
- Gräsarmeringssten
- Smågatsten
- Friväxande gräsyta
- Klippt gräsyta

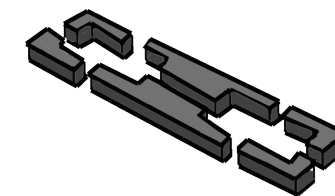


Enkla bänkar av stål och trä står uplacerade i området



En funktionell, grön parkering

Gräsarmeringssten går bra att köra bil på samtidigt som det skapar ett vackert grönt element











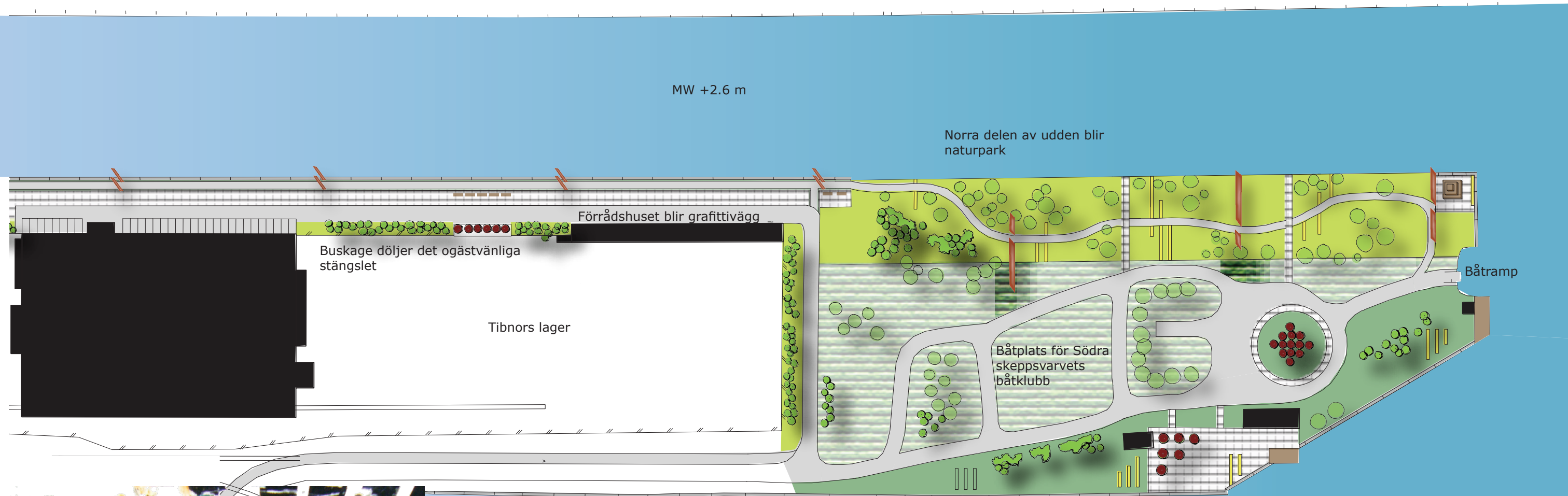
Skala 1:1300 A3

0m 50m 100m

ILLUSTRATIONSPLAN ÖSTRA ÅRUMMET

Jag anser att det är viktigt att värna om de verksamheter som finns i området och då speciellt de som speglar Gävles historia inom handel och sjöfart. Alla verksamheter har därför bevarats men inom vissa områden tvingats minska på sina områden. Platsens tidigare skrotiga och skräpiga karaktär bevaras och utvecklas genom att skrotet får en ny funktion (se sid 15) Den speciella karaktären är viktig för att ge området en stark egen identitet. Genom att skapa reda i oredan samt ta bort många stängsel kommer området göras tillgängligt för Gävleborna i en helt annan utsträckning än idag.

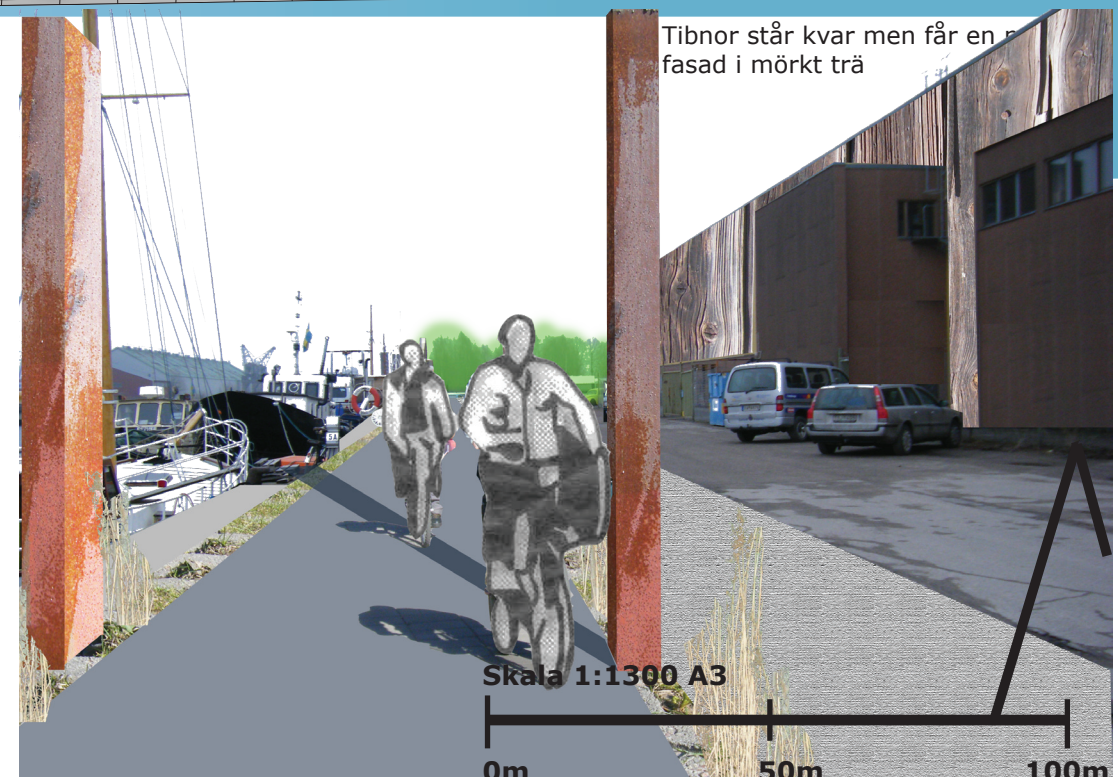
- | | | | |
|---|--|---|--------------------|
|  | Nyplanterad finsk rödbjörk |  | Gräsarmeringssten |
|  | Nyplanterad glasbjörk och sälg |  | Smågatsten |
|  | Befintligt, bevarat träd. Björk eller sälg |  | Friväxande gräsyta |
|  | Nyplanterat litet rödvide |  | Klippt gräsyta |



Området är fullt av spännande och vackra platser



Den vilda karaktären finns kvar i området

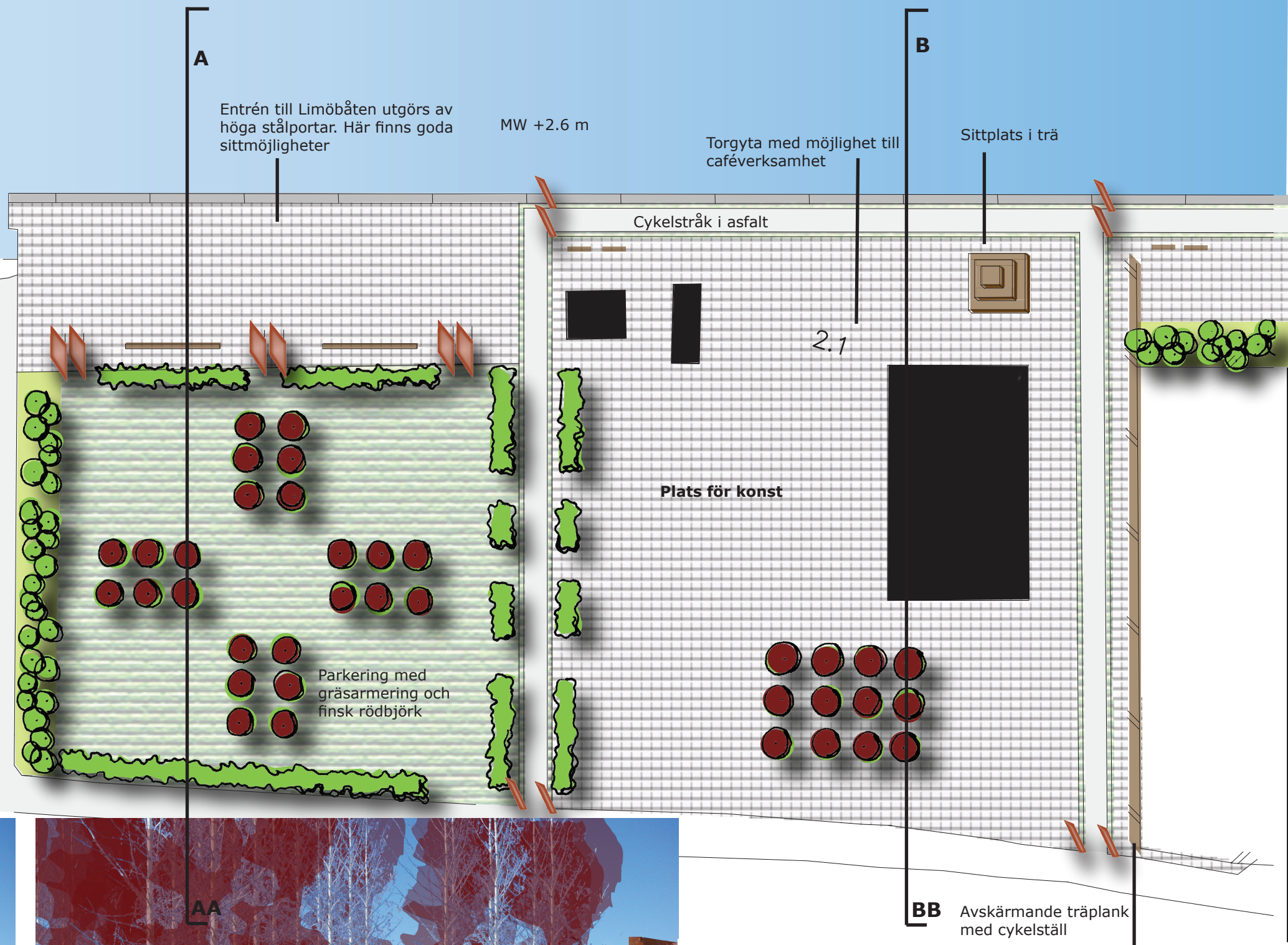
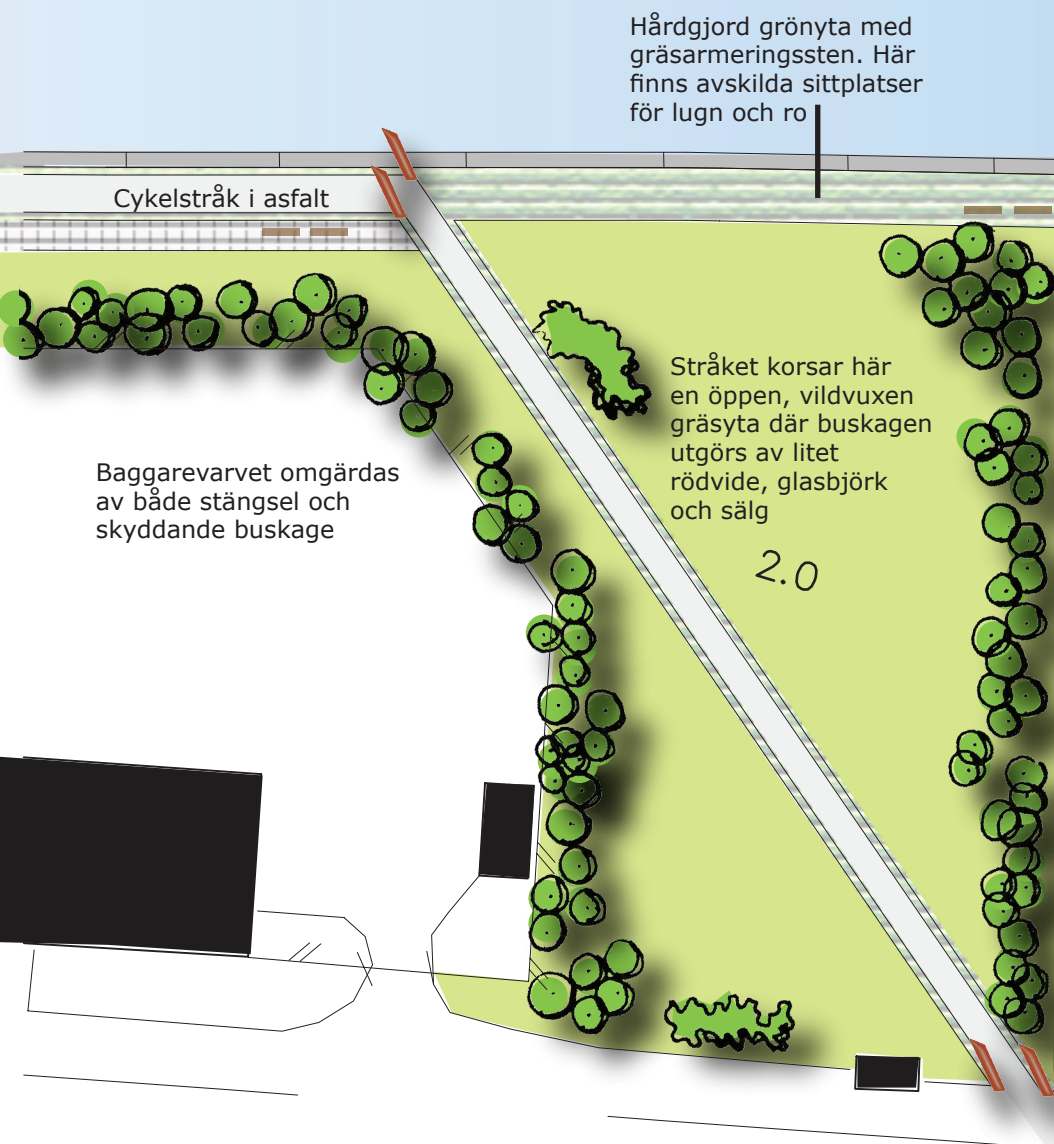


Portarna återkommer utmed promenad- och cykelstråket

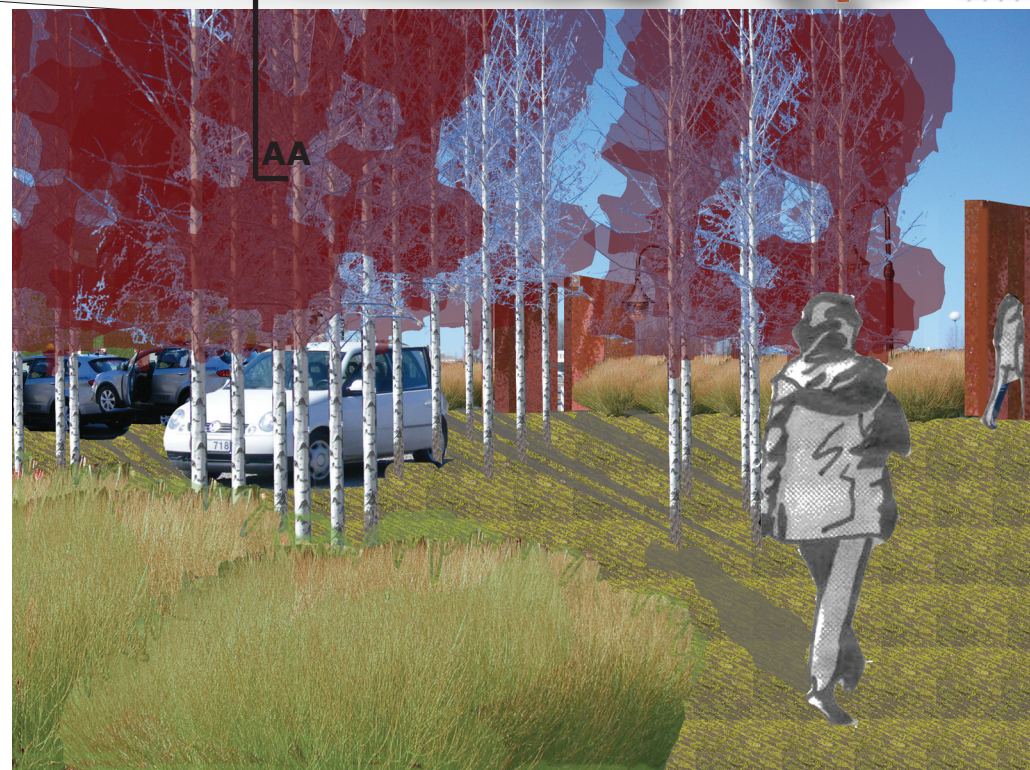
Tibnor står kvar men får en ny fasad i mörkt trä

ILLUSTRATIONSPLAN

Området kring Limöbåten



Torgytan sedd från torgets sydöstra hörn mot Gavleån



Limöbåtsparkeringen sedd från bilentrén

- Nyplanterad finsk rödbjörk
- Nyplanterad glasbjörk och sälg
- Befintligt, bevarat träd. Björk eller sälg
- Nyplanterat litet rödvide
- Gräsarmeringssten
- Smågatsten
- Friväxande gräsyta

Skala 1:500 A3

0m 25m 50m

ILLUSTRATIONSPLAN
Området bakom Tibnor

Parkeringsplatser för besökande och båtägare

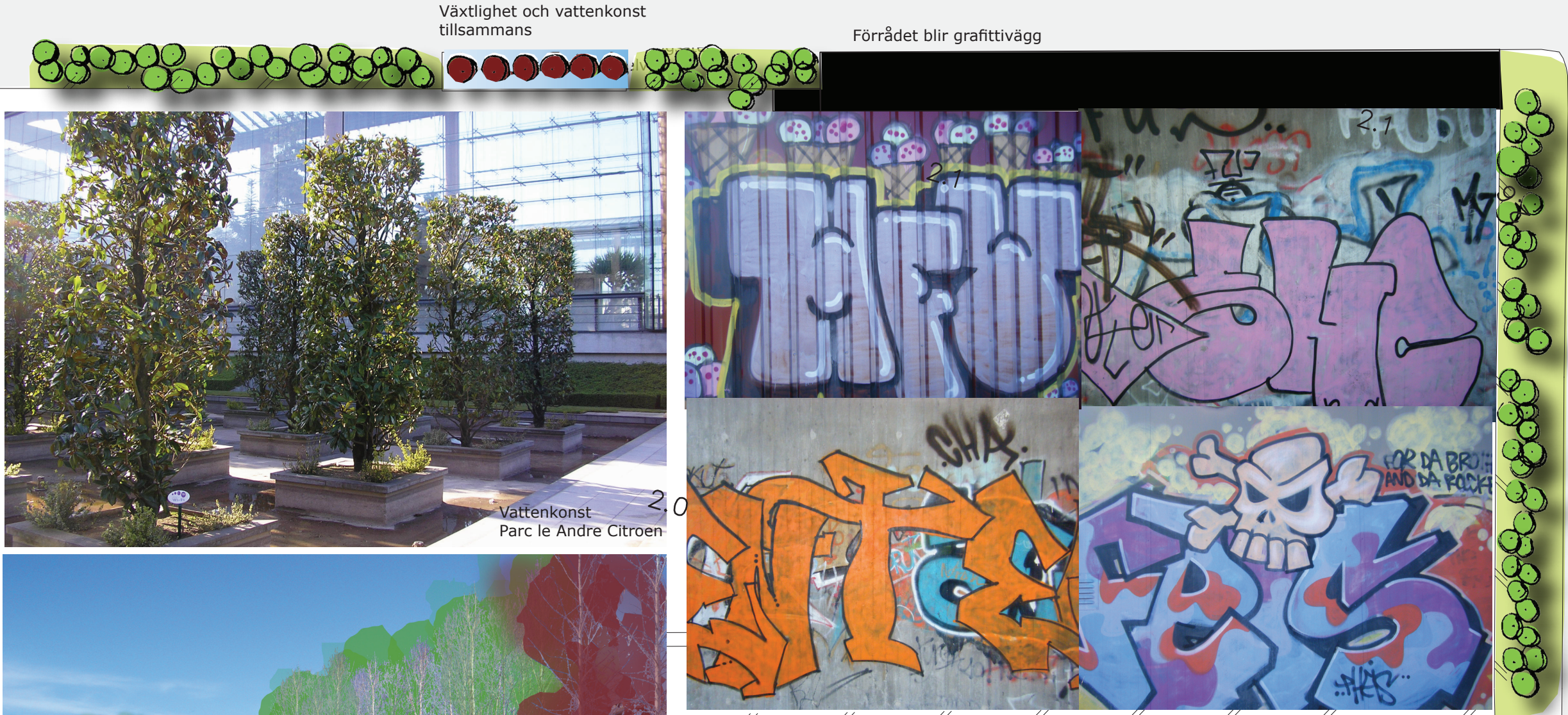
Fris i gräsarmeringssten ramar in cykelvägen

Enkla bänkar i stål och trä återkommer längs hela stråket

Portaler i stål står vid alla entreér till området och ramar in stråket

MW +2.6 m

En ny kajkant skapar sittplatser i marin miljö



Bakom Tibnor får grafittimålarna en laglig målarvägg för konst

När grafitti förekommer lagligt på platser så fungerar målningarna som en annorlunda och spännande konstform

- Nyplanterad finsk rödbjörk
- Nyplanterad glasbjörk och sälg
- Befintligt, bevarat träd. Björk eller sälg
- Nyplanterat litet rödvide

- Gräsarmeringssten
- Smågatsten
- Friväxande gräsyta



ILLUSTRATIONSPLAN

Södra hamnudden

Stålportaler. Här lägre och bredare än övriga portaler

MW +2.6 m

Prydnadsgräsplantering med kortenstälkant

Gångstigar i smågatsten ut till vattnet

Shaktad naturslänt mot gavleån

Sittplats med vacker utsikt mot havet

Naturlig buskageyta med mycket bevarad vegetation

Gångbana i grus

1.6

De stora lindarna bevaras

Rondell med finsk rödbjörk och vintergröna

1.3

Plats för båtuppställning. Yta för lek och eller parkering sommartid. Hela ytan är gjord i gräsarmeringssten

Körbana av grus

Plats för konst

Brygga ut mot havet. Perfekt fiskeplats

Klippt gräsyta

Småbåthamn

Smågastenstorg i soligt läge med brygga och prydnadsgräsplantering

Skala 1:500 A3

0m 25m 50m

- Nyplanterad finsk rödbjörk
- Nyplanterad glasbjörk och sälg
- Befintligt, bevarat träd. Björk eller sälg
- Nyplanterat litet rödvide

- Gräsarmeringssten
- Smågatsten
- Friväxande gräsyta
- Klippt gräsyta

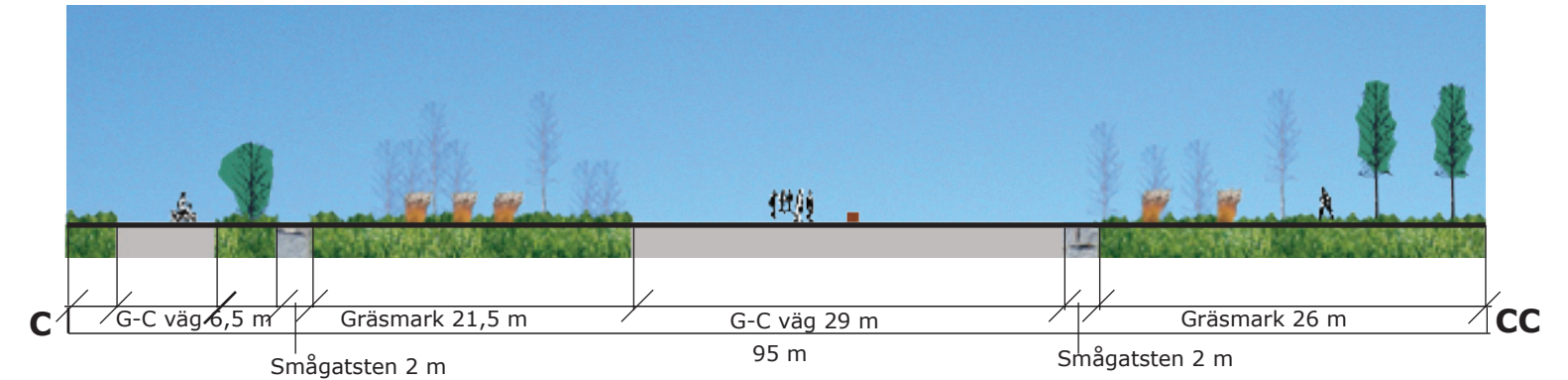
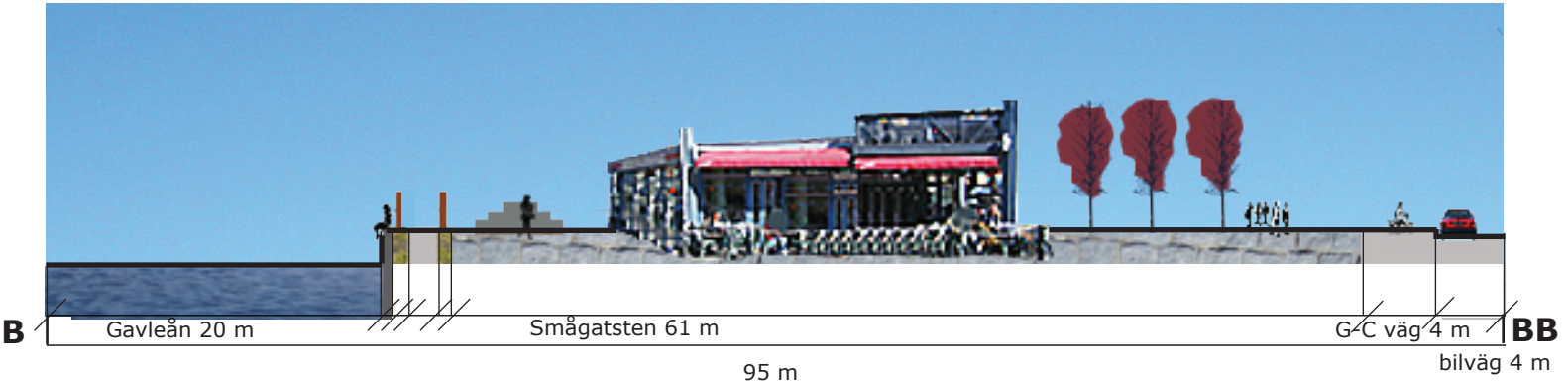
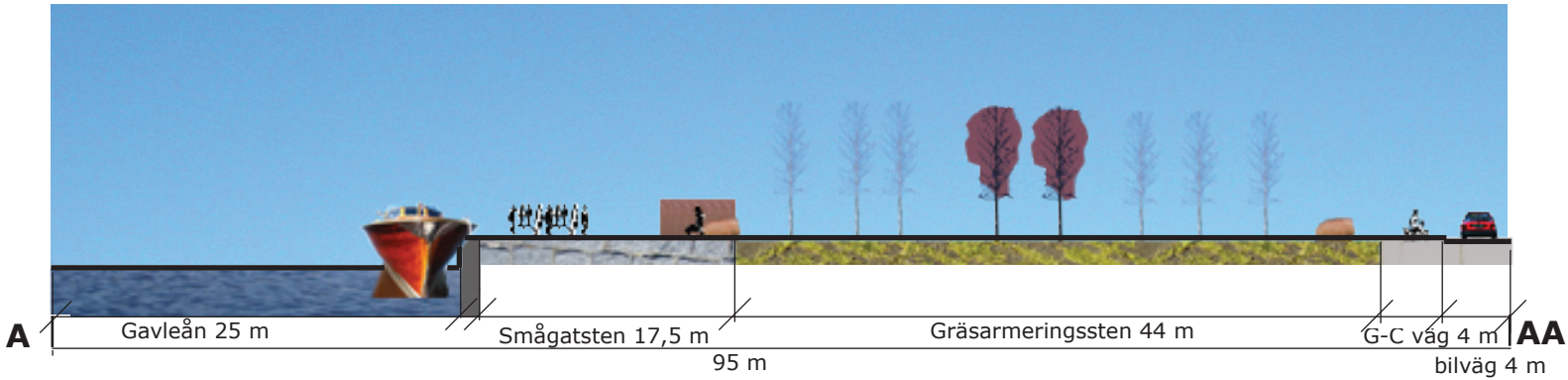


Smågatstenstorget sedd från kajkanten mot norr

VÄXTLIGHET

Området präglas av en vild växtkaraktär där arter tillåts föröka och breda ut sig. Glasbjörk och Sälg som redan finns på platsen planteras i nya buskage där undervegetationen utgörs av gräs och andra ruderväxter. De stora gräsytorna får med fördel fyllas av så kallade ogräsväxter som tex rölleka och rallarros. Där planteringarna antar en mer ordnad form står den finska rödbjörken som ger en vacker färglick utan att vara för exotisk i de naturliga omgivningarna. I mångt och mycket bevaras den befintliga vegetationen och där nyplanteringar sker är det viktigt att växtligheten samspelar med området som helhet.

Snitt skala 1:500 A3



När man påbörjar ett arbete som detta är det svårt att veta vad man ska ha för angreppspunkt, vems sida man som gestaltare ska stå på. Det bästa vore förstås om man kunde tillgodose allas önskemål, men tyvärr är det fortfarande en utopi. I detta fall är det kommunens önskan som har fått gått före övriga viljor på platsen, då det är i deras händer som en utveckling av området ligger.

Ett stort problem inom gestaltning är människors personliga tycke och smak. Generellt skulle man kunna säga att den stora massan har samma uppfattning om vad som är en god plats oavsett om de flesta inte kan sätta fingret på just vad det är som bidrar till den positiva känslan. Det är vår uppgift som landskapsarkiekt att lära oss känna igen dessa goda platser och även skapa nya. Jag har dock funderat på om det inte är dags att utforska lite nya vägar inom landskapsarkitekturen. Att det kanske är dags att ifrågasätta vad som är rätt och fel och fint och fult.

Jag har i detta arbete valt att gå ifrån dagens ideal med nyfunkisens "stelhet" och "renhet".

Jag har hämtat mycket inspiration från *Övergivna platser* (Jörnmark 2007). Här beskrivs platser som vid första anblicken ter sig ödsliga och ogästvänliga. Men när man tittar lite närmare på dem så upptäcker man de små detaljerna som gör platsen till vad den är. Platserna som under så många år har fått leva sitt eget liv har fått en helt unik karaktär. Tänk om vi istället kunde lära oss att uppskatta dessa annorlunda miljöer och lära oss att ta tillvara på dem.

I min getsaltning har jag grubblat över vad som egentligen är tillåtet att göra på en offentlig plats. Hur mycket kan vi som landskapsarkitekter pusha på gränserna innan allmänheten säger ifrån. Är det alltid det som majoriteten tycker som ska få styra? eller kan vi ibland se till den lilla människan? Hur ska vi kunna gå framåt i utvecklingen om vi hela tiden begränsas i vårt tänkande? Jag skulle vilja referera till det första året på landskapsarkitekturprogrammet då vi hela tiden fick höra "Varför inte tvärt om?"

I mitt fall har jag valt en medelväg. Mina analyser av platsens befintliga situation har tillsammans med inspiration från postindustriella miljöer blivit till en sparsmakad och inte speciell exklusiv formgivning. Istället för att använda mig av dyra material återanvänds gammalt skrot och istället för dyra exotiska växter planteras inhemskt snabbväxande artmaterial som tillåts sprida sig fritt. Istället för snyggt och ordnat så förespråkas vilt och skitigt, men vilt och skitigt i ordnad form med gott underhåll.

Kanske hade min gestaltning kunnat se helt annorlunda ut om jag istället för att jobba med modeller som Lynch, Cullen och SWOT hade jobbat med sociala studier av människors användning av liknande områden. Jag skulle lika gärna som något annat kunna låtit mig inspireras av områden som Hammarby sjöstad i Stockholm och Västra hamnen i Västerås med dess renhet och strikthet. I det här fallet har jag velat skapa en motpol till dessa mycket ordnade och stiliserade miljöer.

Jag har insett att det är omständigheterna som bestämmer utfallet i en gestaltning. Det beror inte bara på de influenser man har eller de människor man träffar under arbetets gång utan det kan lika gärna bero på det väder som råder första gången man besöker platsen som man ska jobba med.

Jag ser mitt arbete som en inspirationskälla för en fortsatt planering av det östra årummets utveckling och hoppas att kommunen tar till sig mina tankar och idéer och skapar en god plats för människorna i Gävle stad.

KÄLLFÖRTECKNING

Internetdokument

Friends of the highline (2008) *Friends of the highline*. Erhållen 4 April från
<http://www.thehighline.org>

Gavlegårdarna, HSB, Skanska (2008) *Gävle strand*. Erhållen den 9 April från
http://www.gavlestrand.se/gstrand/vs_sida.aspx?id=218

Gävle kommun, Gävleborgs län (2003). *Magasinsområdet på Alderholmen, Program till detaljplan*. Erhållen den 13 Mars från
http://epi.gavle.se/upload2/_TekniskaKontoret/Alderholmen/pdf/Magasinen%20Samr%C3%A5dsred-2003-06-18.pdf

Gävle kommun, samråd 8 oktober-7 december (2007). *Förslag till Översiktsplan Gävle stad 2025, Utgångspunkter &mål Gävle idag & i framtiden Allmänna intressen Gävles stadsdelar Konsekvenser Vad händer sen Sektorsunderlag Kulturmiljö stadsbyggnad*

Erhållen den 13 Mars från
<http://www.gavle.se>

Gävle kommun (2007) *9252 tankar om Gävle*. Erhållen den 13 Mars från
<http://www.gavle.se>

Gävle kommun, Fysisk planering, bygg och miljö (2002). *Verksamheter på Alderholmen-förslag till skyddsavstånd*. Erhållen den 13 Mars från
http://epi.gavle.se/upload2/_Bygg&Miljo/Fysisk%20planering/Program_%C3%B6versiktsplaner/Dokument/Alderholmen%20Nya%20bost%C3%A4der%20i%20gamla%20hamnen/Verksamheter%20p%C3%A5%20Alderholmen-%20f%C3%B6rslag%20till%20skyddsavst%C3%A5nd.pdf

Gävle kommun riksbyggen gavlegårdarna skanska, Samrådshandling (november 2002). *Program för Alderholmen, nya bostäder i gamla hamnen*, White arkitekter, Erhållen den 13 Mars från
http://epi.gavle.se/upload2/_Bygg&Miljo/Fysisk%20planering/Program_%C3%B6versiktsplaner/Dokument/Alderholmen%20Nya%20bost%C3%A4der%20i%20gamla%20hamnen/Program_Alderholmen_nya_bostader.pdf

Kultur och fritid, Gävle kommun (2002) *Gasklockorna i Gävle*. Erhållen den 25 Mars från
<http://www.gavle.se/gasklockorna/Default.htm>

Gävle konserthus (2008) *Om Gävle konserthus*. Erhållet den 25 Mars från
http://www.gavlesymfoniorkester.se/gk_om_konserthus_konserthuset.php

Historik. *Södra station, Maxim*. Erhållen den 25 Mars från
<http://www.gavle.se/gavlecentral/introhtml/historik.htm>

Lander, P (2005) *Vägen till vattnet*. Erhållen den 9 April från
<http://www.arkitekt.se/s14879/f1885>

Latz + Partner (2001) *Sustainable Architecture Case Studies, Duisburg Nord Landscape Park, Emscher, Germany*. Erhållen den 4 April från
http://www.arch.hku.hk/teaching/cases/duisburg/Duisburg_photo.htm

Latz + Partner (2007) *Homepage*. Erhållen den 4 April från
<http://www.latzundpartner.de/projects/detail/5>

Leine, B, Landskapslaget (2007) *Gävle strand*. Erhållen den 9 April från
www.landskapslaget.se

Musikhuset, Sjömanskyrkan (2008) *Om sjömanskyrkan*. Erhållen den 25 Mars från
<http://www.musikhuset.nu/>

Rhizom (2005) *Södra Älvstranden*. Erhållen den 1 April från
<http://www.alvstaden.se/images/articles/projektgrupper/rhizom.pdf>